DIE DOBRUDSCHA ALS AUSFALLSTOR POLENS IN DIE LEVANTE

VON

LUDOMIR SAWICKI
Professor der Geographie an der Jagiell. Universität in Krakau.

DIE DOBRUDSCHA ALS AUSFALLSTOR POLENS IN DIE LEVANTE [1)]

VON

LUDOMIR SAWICKI

Professor der Geographie an der Jagiell. Universität in Krakau

Der Weltkrieg 1914—1918 mit seinen so zahlreichen und schwerwiegenden Konsequenzen hatte unter Anderem zur Folge, dass der Versuch gemacht wurde, einem der wichtigsten Lebensbedürfnisse jedes modernen Staates gerecht zu werden, nämlich der Sicherung eines freien Zuganges zum Weltmeer, zu dieser grossen internationalen und die ganze Erdkugel umspannenden Wasserstrasse, vermittels welcher jedes Volk nachbarliche Beziehungen anknüpfen kann mit jedem anderen Volke der Erde, soweit nur dieses auch Zutritt zum Weltmeer besitzt. Und wenn unter den Ursachen des Weltkrieges nicht an letzter Stelle das elementare Streben geknebelter, vom Zutritt zum Weltmeer abgedrängter Staaten zu verzeichnen ist, die diesen Mangel als einen unvermeidlichen Weg zur Selbsterdrosselung und zum ökonomischen und politischen Tode ansahen, und es deshalb wie ein Desperado wagten, alles auf eine Karte zu setzen (z. B. Serbien), so sind nach dem Weltkriege nur wenige, im Allgemeinen nicht sehr bedeutende Staaten übrig geblieben, die auf den Zugang zum Weltmeer noch warten, denn selbst der ungünstigsten geographischen Lage suchte man durch Internationalisierung wichtiger Binnenwasserstrassen und Meerengen gerecht zu werden.

Polen besitzt, von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, eine recht merkwürdige Lage. Mit den heute rumänischen und ukrainischen Landschaften Europas hat es die geographisch und politisch so wichtige Zwischenlage zwischen dem Schwarzen und Baltischen Meere gemeinsam, eine Zwischenlage, die in analoger Form sich in Europa nur mehr zweimal wiederholt — nämlich in wenig ausgeprägter Weise in dem Teile Mitteleuropas, der zwischen Ost- und Nordsee einerseits und dem Kopfe des Adriatischen Meeres liegt, in viel ausgeprägterer Weise in Frankreich, dessen geopolitischer Charakter von der Tatsache der geographischen Brückenlage zwischen Atlantik und Romanischem Mittelmeer beherrscht wird.

[1)] Die vorliegende Studie gründet sich teils auf Autopsie, während meiner Dobrudschareise 1927, zum guten Teil aber auf Literatur und handschriftliche Auszüge, die ich der Liebenswürdigkeit des Univ.-Prof. C. Brătescu in Cernăuţi, des Univ.-Assist. Ion Conea in Bucureşti, des Prof. Ion Georgescu in Constanţa, vor allem auch dem polnischen Konsul in Galaţi, Herrn Maciejowski, verdanke, die keine Mühe scheuten, um mir die Durchsicht der in Krakau schwer erreichbaren Literatur und des amtlichen Originalmaterials zu ermöglichen. Ich benütze die Gelegenheit, um all diesen Herren hiemit meinen herzlichsten Dank öffentlich auszusprechen.

Eine derartige Brückenlage verleitet und zwingt das betreffende Volk, naturgemäss danach zu streben, beide Ausgänge nach dem Meere in die Hand zu bekommen, dadurch sehr erwünschte Ventile für den Fall von ökonomischen oder politischen Komplikationen sich zu sichern und den Schlüssel zur Beherrschung des gewaltigen Transits von Meer zu Meer und noch mehr in der Richtung quer zu dieser Verbindungsstrecke sich anzueignen. Je nach der Intensität und Quantität dieser Transitströmungen würde, eine solche Politik dem betreffenden Volk Atute in die Hände spielen, die auf jedem Gebiete in Frieden und Krieg allen nachbarlichen Staaten gegenüber mit grossem Erfolge verwertet werden könnten.

Dieses jedem Historiker und Anthropogeographen wohlbekannte Streben ist so natürlich und so mächtig, dass es von jedem Volke versucht wird, das in einer entsprechenden geographischen Lage sich befindet, von dem einen mit mehr, von dem anderen mit weniger Glück und Erfolg. Frankreich gelang die Einigung seines Brückenlandes schon im Mittelalter durch Verschmelzung anfangs so gegensätzlicher Elemente wie des normannischen und prowensalischen. Das heilige Römische Reich deutscher Nation war — von diesem Standpunkte betrachtet — eine geniale geopolitische Konzeption, die nur zu viel brüchige Stellen in sich hatte, um Jahrhunderte zu überdauern. Schwache Nachklänge ähnlicher Bestrebungen waren Napoleons Pläne, Mitteleuropa von Italien kommend zu einigen, Deutschlands Streben mit Hilfe der wirtschaftlichen Angliederung Österreichs und der Alpenbahnen aus Triest einen verkappten reichsdeutschen Hafen zu machen, vielleicht auch Mussolinis Projekte, gleichzeitig Südtirol so innig wie möglich an Italien zu knüpfen und doch mit Deutschland in nahen Beziehungen zu bleiben.

Deshalb kann es uns auch nicht Wunder nehmen, dass Polen, die natürlichen Konsequenzen aus seiner geographischen Brückenlage ziehend, in seiner ganzen Geschichte den mehr oder weniger glücklichen Kampf um das Baltische und Schwarze Meer zugleich widerspiegelt. Von den religiösen Missionen, die die ersten polnischen Könige nach dem noch heidnischen heutigen Ostpreussen entsandten, bis zu den harten, blutigen Türkenkriegen im XVIII. Jh. zieht sich eine endlose Reihe von Unternehmungen, deren Endziel die Festsetzung polnischer Macht und polnischer Interessen an diesen beiden Meeresgestaden war.

Es muss aber zugegeben werden, dass in diesen Bestrebungen offenbar kein genügendes Verständnis und keine genügende Konsequenz war, so dass sie nicht zu dem für Polen erwünschten Ergebnis führten. Die gewaltige weite Landmasse, deren Durchdringung in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht das Aufgebot aller organisatorischer und kultureller Momente erforderte, erwies sich in alter Zeit als zu bedeutend, um von einem Volke, das noch ganz in den Anschauungen und Kategorien eines rein landwirtschaftlichen Organismus stack, das keine expansive industrielle und kaufmännische Politik betrieb, das kein wohl organisiertes, immer sprungbereites Heer besass, bewältigt zu werden. So kam es, dass, als Polen sich am Gestade des Baltischen Meeres festgesetzt hatte, in jenen Glanzzeiten, da der Kreuzritterorden besiegt am Boden lag und Polen seine eigenen Handelsflotten auf der Ostsee zu bauen begann, es das Gestade des Schwarzen Meeres noch nicht erreicht hatte und dass es in den Jahrhunderten, wo sich seine kolonisatorische und kulturelle Arbeit immer mehr der ukrainischen Landschaften gegen das Schwarze Meer hin bemächtigte, wieder durch neue Gewalten, Schwedens Expansion, Preussens Aufblühen, von der Ostsee abgedrängt wurde. Als

schliesslich in den misslichen Verhältnissen des XVIII. Jh. nach jahrhunderte langem, schwerem und verlustreichem Ringen dem Vordringen der Türken nach Ostpolen ein Halt geboten wurde, war eine solche Umwertung aller politischen Werte und Machtfaktoren in Mittel- und Osteuropa vor sich gegangen, dass von einer politischen Einigung des ganzen Brückenlandes zwischen Ostsee und Schwarzem Meer keine Rede mehr sein konnte. Damit war wohl ein für Allemal der glänzende intuitive Gedanke, dem der geniale und vielleicht am meisten geographisch fühlende König Polens, Boleslaw Chrabry um 1000 n. Chr. praktischen Ausdruck verliehen hatte, da er fast in einem Atemzuge nach dem Samland und über Kiew hinaus nach den ukrainischen Steppen griff, begraben.

Wenn heute in voller Anerkennung des Selbstbestimmungsrechtes aller Nationen an eine territorialpolitische Einigung des breiten, so ungemein wichtigen Brückenlandes zwischen Baltischem und Schwarzem Meer nicht mehr gedacht werden kann, so behalten doch die anthropogeographischen Gesetze ihre Werte bei. Nur das Kleid, das sie den geänderten Zeiten gemäss anlegen müssen, bekommt einen anderen Schnitt und Ton. Unterjochung, imperialistische Expansion, militärische Gewalt müssen achtungsvolle Verständigung, handelspolitische Einigungen, gegenseitige Zugeständnisse und Achtung vor den Konsequenzen in gemeinsamer Beratung festgelegter Prinzipien ersetzen.

Das Schwarze Meer ist für Polen geblieben, was es immer war, eine mächtige Basis zur vollen Auswertung seiner Zwischenlage zwischen Ost- und Westeuropa und ein breites Ausfallstor für alle Strömungen, die Polen mit dem nahen und mittleren Orient verbinden. In beiden Fällen handelt es sich um kardinale Fragen der materiellen und kulturellen Existenz Polens. Die Zwischenlage in Europa hat Polen seit jeher die hehre Mission auferlegt, der Vermittler zwischen ost- und westeuropäischen Machtfaktoren und Kulturen zu sein. Diese grosse und höchst verantwortungsvolle Mission gibt sich auf jedem Gebiete menschlicher Tätigkeit in Polen kund und ist zu einem Grundaxiom polnischer Existenz und polnischer Arbeit geworden. Sie spielt sich im Frieden in den Aufgaben der materiellen und kulturellen Vermittlung, im Kriege in der Rolle des europäischen Bollwerks und Schlachtfeldes in grossem Still aus. Diese Funktionen hat Polen mit Rumänien gemein, und beide lehnen in dieser Hinsicht an das Schwarze Meer.

Nicht minder wichtig ist für beide die Nachbarschaft des Schwarzen Meeres als Tor in die Levante. Rumänien verbindet mit derselben schon die geographische Nachbarschaft. Polens Verbindung mit der Levante greift auf sehr alte und mannigfaltige Traditionen zurück, die sich so tief in die Volksseele eingewurzelt haben, dass Polen trotz seiner grossen geographischen Distanz von der Levante, doch aus derselben einen Schatz von Gebräuchen, Ansichten, selbst Redewendungen bis heutigen Tags behalten hat, abgesehen davon, dass eine Reihe seiner Bevölkerungselemente in der Levante ihre ursprüngliche Heimat hat und sich den Glauben der Väter selbst bis heute in der orientalischen Form bewahrt hat.

Doch sind es viel lebhaftere Lockungen, die im wiedererstandenen Polen die alten Sentimente und Beziehungen zur Levante wecken. Abgesehen von allen Traditionen, von dem vielen Blut, das Polen auf den Schlachtfeldern vergossen hat, wo levantinische Fragen entschieden worden sind, abgesehen von der immer wieder erwachenden Phantasie und Sympathie für orientalisches Leben und orientalische Kultur, die z. B. in der

polnischen Kavallerie, in der polnischen Expeditionsgeschichte einen oft klassischen Ausdruck gefunden hat, sind es vor allem materielle und politische Faktoren, welche das Augenmerk Polens heute wie vor Jahrhunderten dem nahen Osten zuwenden.

Die hier erstandenen, oder zu neuem Leben erwachten Staaten und Völker sehen sich nach Helfern um, die ihnen während des Umbaues ihres bisherigen Staates, bei dessen Modernisierung mit fachlichem Rat und materieller Hilfe an die Seite treten wollten, ohne sie in ihrer so schwer errungenen politischen Selbstständigkeit und Gleichberechtigung zu gefährden. Dies gilt in erster Linie von der heutigen Türkei und Persien, bis zu einem gewissen Grade selbst von den Ostbalkanstaaten. Aber dasselbe kann man in einem allerdings abgeschwächten Grade auch von Ägypten, selbst von Palästina und Syrien sagen. In demselben Masse, als sich diese Länder nach Möglichkeit von den westeuropäischen Machthabern zurückziehen möchten, um mit der wirtschaftlichen Abhängigkeit nicht wieder in politische zu geraten, in demselben Masse knüpfen sie gerne mit Ländern Beziehungen an, die materielle und kulturelle Werte genügend besitzen, um ihnen in der heutigen Renaissance beizustehen, und doch gleichzeitig keinerlei kolonisatorische oder expansive Tendenzen aufweisen, die dem Oriente gefährlich werden könnten. Zu diesen Ländern gehört zweifellos Polen, das eine immerhin genügend kräftige agrarische und vor allem auch industrielle Wirtschaft, sowie geschulte fachliche Intelligenz besitzt, um damit den Wiederaufbau des Orients zu fördern, dabei kaum je den so gewonnenen Einfluss auf politischem Boden ausspielen kann.

Dies erklärt die harmlose, natürliche Sympathie, mit der heute die Levante Polen entgegenkommt, und wenn diese natürliche Prädisposition von beiden Seiten entsprechend ausgewertet würde, könnte sich darauf gewiss ein reger materieller und kultureller Austausch von Werten gründen. Diese Prädisposition findet auch in der Leichtigkeit Ausdruck, mit der zwischen dem wiedererstandenen Polen und den regenerierten Levantestaaten politische und kommerzielle Vereinbarungen getroffen worden sind. Die Freundschafts- und Handelsverträge Polens mit der Türkei, Persien, Afghanistan, selbst mit Bulgarien und Rumänien gehören zu den ersten, welche diese Staaten nach dem Weltkriege zu schliessen sich entschlossen haben. Dies bezieht sich auf den Handelsvertrag mit Bulgarien vom 29. April 1925, mit Rumänien vom 1. Juli 1921 (ratif. 15. Nov. 1922), mit der Türkei, mit Persien, mit Afghanistan.

Diese und andere, in Vorbereitung befindlichen Verträge enthalten im Kerne schon alle verschiedenartigsten Entwickelungsmöglichkeiten für die nächste Zukunft. Ihre Realisierung wird aber noch vieles erfordern: vor allem ein genaues Sich-Kennenlernen, ein Verständnis dafür, was alles an materiellen und kulturellen Gütern, die in der Levante, resp. in Polen zu haben sind, beide Gebiete austauschen könnten, während dasselbe heute noch von ganz anderswoher, oft auf recht umständlichem Wege herangebracht wird. Um nur auf das wichtigste hinzuweisen, sind die Landwirtschaftsprodukte Polens, vor allem Getreide, sowie Holz, von den Bergbauprodukten Steinkohle und Petroleum sowie seine Derivate, von den Industrieprodukten aller Art Maschinen sowie Textilwaren zu erwähnen, die Polen leicht und gerne, in grosser Quantität und hoher Güte der Levante gegen Tabak und Südfrüchte, Wirkwaren etc. zuführen könnte. Polen kann ebenso der Levante ausgezeichnet geschulte Fachkräfte aller Art beistellen, vom Ingenieur und Grosskaufmann angefangen bis zum Handwerker und Detailisten herab.

Doch muss die Erkenntnis hievon sich erst nach und nach Bahn brechen bei Völkern, die von dem neuerstandenen Polen meist nur sehr wenig, und dies aus zweiter, nicht immer verlässlicher Quelle wissen. Erst nach Jahren andauernder und in edler Weise geführter Propaganda für diese Symbiose können sich darauf konkrete Schlussfolgerungen aufbaueu.

Übrigens genügt die Erkenntnis selbst nicht: sie muss in die Tat umgesetzt werden durch Anknüpfung tausenderlei praktischer, wissenschaftlicher, sozialer und politischer Beziehungen, also vor allem durch eine gross angelegte Organisation des Verkehres. Derselbe wird selbstverständlich neben persönlichen Beziehungen, neben der Erleichterung derselben durch orientalistische Institutionen in Polen, durch okzidentale Institutionen in der Levante, eine auf gegenseitigem Verständnis beruhende, entgegenkommende Kreditpolitik und nicht zum letzten auf der Schaffung unmittelbarer, möglichst leicht zu betretender und billiger Transportmittel beruhen.

Nun ist es eine nicht wegzuleugnende Tatsache, dass die Wege Polens in die Levante vor allem über rumänisches Terrain, über die untere Donau und die Dobrudscha führen, und sobald dies klar erkannt wird entsteht daraus die neue Aufgabe, das polnische Volk über die Bedeutung dieser Tatsache für Rumänien, das rumänische Volk aber über die damit verknüpfte Lebensnotwendigkeit Polens aufzuklären. Dies ist auch die Aufgabe vorliegender Zeilen.

Diese Lebensnotwendigkeit lenkt das Interesse Polens auf die Dobrudscha umso energischer, als heute und wohl noch für längere Zeit der Zutritt Polens zu anderen Häfen des Schwarzen Meeres durch die unbefriedigenden Verhältnisse mit seinem östlichen Nachbarn S. S. S. R. erschwert, wenn nicht gänzlich unmöglich gemacht ist. Es ist nicht zu leugnen, dass die geographischen Verhältnisse sehr zu einer Anknüpfung verkehrspolitischer Beziehungen zwischen Polen und der Ukraine drängen. Die grossen alten Verkehrsstrassen zwischen Polen und dem Schwarzen Meer gehen überwiegend über die Ukraine: so die alten Salzstrassen, die Strassen, auf denen byzantinische Kultur und orthodoxer Glaube in Ostpolen eindraagen, die Strassen, auf denen osteuropäische Bevölkerungselemente wie Juden, Armenier, Tataren etc. in Ostpolen einwanderten, die Strassen, auf denen die Reichtümer des Westens gegen die des nahen Orients eingetauscht wurden und die Lemberg zu einer einst so blühenden und wichtigen Handelsstadt machten. Alle diese Strassen zogen über Wolhynien und Podolien gegen Kiew und den Dniepr abwärts, selbst an den Don und das Azowsche Meer, endeten früher oder später an dem ukrainischen Gestade des Schwarzen Meeres, von Cetatea Albă (Bialygród) im Westen bis Taganrog im Osten. Die Wasserverbindungen der Düna mit dem oberen, des Niemen und der Weichsel mit dem mittleren Dniepr sind schon seit Alters realisiert, die neue Wasserverbindung zwischen oberer Weichsel und Dniestr seit langem projektiert und erwünscht.

Dies Alles kann aber kein Hindernis sein, unsere Moldaustrasse auszubauen, umsomehr als sie bei der heutigen politischen Lage dazu bestimmt ist, all die vorerwähnten ukrainischen Strassen zu ersetzen und deren wichtige Funktionen zu übernehmen. Aber selbst, wenn die ukrainischen Strassen der ökonomischen Expansion Polens wieder vollkommen frei zugänglich wären, so wird die rumänische Strasse für — einmal voll zur Entwickelung gebracht — ihre Bedeutung für die Verbindung Polens mit dem

Ostbalkan, der Türkei, Griechenland und dem östlichen Mittelmeerbecken, vor Allem mit Syrien, Palästina und Ägypten sowie Persien immer beibehalten. Jetzt ist gerade die günstigste Zeit, um die einst blühende moldauische Strasse, für deren Wahrung das edle Blut polnischer Könige bei Warna, eines Zólkiewski bei Cecora geflossen ist, und die durch die so schwerwiegende Türkenexpansion für Jahrhunderte unterbunden war, wieder zum Blühen zu bringen, zum Vorteil beider heute so innig verbundener Karpatenvölker, der Polen und der Rumänen.

Es soll vor allem festgestellt werden, dass es sich um einen Weg handelt, der heute noch fast vollständig unausgenützt bleibt. Beträgt doch der Grenzverkehr bei Sniatyn-Grigore Ghica-Vodă kaum 259.238 t. (1926), die von Sniatyn abgehen, und 17.454 t. desselben Jahres, die im Grenzverkehr hier ankommen, also zusammen kaum 18.000 mittlere Eisenbahnwaggon, d. h. täglich im Mittel erst 60 Waggon pro Wochentag. Andere Grenzstationen, wie Zaleszczyki und Lanowce, kommen gar nicht in Frage für den rumänischen Import un Export.

Orientieren wir uns vor Allem über diesen Grenzverkehr, auf Grund der neuesten, leider recht spärlichen Quellen. Es wurden in Sniatyn in Tonnen:

	1925		1926	
	aufgegeben	angenommen	aufgegeben	angenommen
Getreide und Früchte	14.345	22.985	1.950	10.443
Spelz	—	320	15	40
Kasza	—	—	—	106
Malz	—	45	—	—
Pflanzenöl	—	108	6	1.004
Spiritus	41	—	—	—
Zucker	—	—	—	5
Pferde, Stück	650	—	424	—
Rinder, Stück	92	—	758	—
Schweine	200	—	—	—
Häring	1.068	—	2.810	5
Eier	—	277	11	85
Häute	52	96	732	12
Rohholz	30	65	363	15
Bearbeitetes Holz	1.127	2.644	633	3.830
Eisenbahnschwellen	100	—	15	—
Brennholz	15	2.510	—	61
Holzfabrikate	—	250	175	293
Holzderivate	28	389	93	122
Papier	616	39	46	5
Dachpappe	13	—	51	—
Steinkohle	78.274	—	127.568	—
Koks	17.915	—	29.157	—
Erze	—	—	—	137
Naphtaprodukte	1663.	454	1.278	—
Salz	—	—	3	—

	1925		1926	
	auf-gegeben	ange-nommen	auf-gegeben	ange-nommen
Gyps	30	—	21	—
Kalk, Dolomit etc.	1.538	47	4.568	16
Steine.	574	—	1.177	100
Sand, Schotter, Erde	—	—	4.082	—
Glaswaren.	386	—	1.937	—
Porzellan, Fajencen	470	10	1.505	—
Ziegel, Kachel	597	—	1.329	—
Zement, hydr. Kalk	1.166	—	2.903	—
Roheisen	105	—	1.614	—
Eisen und Stahl	4.112	—	21.078	28
Zink	144	10	627	—
Blei	18	—	270	—
Eisenschienen	48	—	377	—
Brückenbestandteile	121	—	162	—
Eisengeschirr	1.176	—	1.843	—
Eiseninstallationen	18.534	—	30.837	—
Handwerkzeuge	502	5	853	22
Acker- und Gartenwerkzeuge .	206	5	442	8
Andere Maschinen	3.259	60	5.471	180
Elektr. Installationen.	—	—	124	—
Chem. Säuren	3.847	—	3.279	33
Chem. Salze	—	45	92	45
Farbstoffe.	—	—	487	—
Phosphate.	134	378	346	613
Pottasche	305	—	585	—
Stickstoffdünger	—	—	26	—
Baumwolle	11	13	10	22
Lein und Hanf.	100	—	35	—
Wolle, roh.	21	1	209	22
Webwaren, Zwirn	3.871	38	5.933	21
Kaffee, Tee, Kakao	—	149	—	30
Reis	—	41	15	40
Weintrauben.	—	121	—	40
Allgem. Warenbewegung. .	—	—	259.238	17.454

Obige Angaben sind dem «Rocznik statystyczny przewozu towarów na kolejach państwowych za r. 1925, Warszawa 1926, und za r. 1926, Warszawa 1927» entnommen.

Ich habe die obige Tabelle im Detail zusammengestellt, da sie das für uns wichtigste Material zur Beurteilung der gegenwärtigen Belastung der Moldaulinie durch den polnischen Export und Import darbietet: fast 30.000 Waggon dienen diesem Zwecke, was eine Belastung von fast 100 Waggon pro Arbeitstag darstellt. Nun muss hervorgehoben werden — und das erhellt auch aus den obigen Ziffern — dass dieser Verkehr noch durchaus unnormiert ist, sondern im Gegenteil erst im *status nascendi* sich befindet. Die Ziffern schwanken für die einzelnen Warengruppen ganz wesentlich von Jahr zu

Jahr, es finden erst die Anpassungsprozesse statt, welche diesen Verkehr an die noch durchaus nicht stabilisierten kommerziellen Verhältnisse Rumäniens und Polens anpassen sollen. Daher finden wir in den einander folgenden Jahren noch bedeutende Schwankungen.

Es unterliegt auch keiner Frage, dass viele Warengattungen noch durchaus nicht in dem Masse über die Grenze geführt werden, wie dies den natürlichen und kulturellen Unterschieden der beiden Staaten entsprechen würde. Und doch sind einige Tatsachen schon heute klar den Ziffern zu entnehmen. Man erkennt leicht, wie Polen vor allem Getreide, Häringe, Holz, Kohle und Koks, Kalk und Zement, Eisen und Maschinen, Säuren, Dünger und Webwaren exportiert, die wohl zum grössten Teil für Rumänien bestimmt sind, wobei aber im Auge zu behalten ist, dass der polnische Export nach Rumänien sich dabei nicht erschöpft, da er noch andere, oft geographisch scheinbar recht komplizierte Wege zur Verfügung hat, so über Wien, Budapest etc. Kommt doch — um nur ein Beispiel zu erwähnen — fast der ganze, ziemlich kräftige Export an bulgarischem Tabak nach Polen über Berlin zu uns.

Doch ist tatsächlich der Handelsverkehr zwischen Polen und Rumänien nicht viel bedeutender, wie aus den polnischen Statistiken für 1925 und 1926 hervorgeht. Es betrug nämlich: die Einfuhr nach Polen an:

	1925 (t.)	1926 (t.)	1926 (1000 zł.)
Getreide, Mehl	51.180	21.389	6.026
Obst	1.952	809	718
Nüsse, Kastanien etc.	977	407	658
Heu, Viehfutter	2.763	5.800	1.566
Häute, roh	125	222	659
Samen	4.646	2.321	1.758
Andere Waren	14.380	6.710	2.095
Zusammen	76.023	37.658	13.480

Die Ausfuhr aus Polen nach Rumänien in denselben Jahren betrug an:

	1925 (t.)	1926 (t.)	1926 (1000 zł.)
Nahrungsmittel	2.693	1.894	1.420
Rohe Häute	82	675	857
Rohholz	21.864	32.063	1.419
Samen	269	354	461
Kalk, Dolomit	1.670	5.132	177
Zement	1.339	3.162	140
Glaswaren	105	678	726
Kohle, Koks	94.499	169.588	5.518
Paraffin, Vaselin	1.945	1.753	1.955
Metall und Metallwaren	14.321	29.149	15.874
Maschinen, Apparate	1.898	1.114	1.982
Baumwollgewebe	2.539	2.262	20.844
Zwirn	1.063	1.255	12.542
Andere Waren	32.722	22.544	8.038
Zusammen	177.009	271.623	71.903

Es sind also dieselben Posten und fast dieselben Mengen, die in dieser den Gesamthandel umfassenden Zusammenstellung auftreten. Schon daraus ergibt sich in voller Klarheit die Bedeutung der Moldaustrasse für einen wichtigen Lebenszweig Polens, der bei entsprechender Fürsorge in technischer und handelspolitischer Hinsicht eine grosse Zukunft vor sich hat.

Es gehen nämlich diesen Weg nicht nur fast die gesammten Waren von und nach Rumänien, sondern auch ein Grossteil der Waren in das Schwarze Meer-Gebiet und in die östlichen Mittelmeerlandschaften. Momentan handelt es sich dabei noch um geringfügige Werte, wie aus der folgenden Tabelle zu ersehen ist. Es betrug die Einfuhr nach Polen in den Jahren:

	1924		1925	
	in q	1.000 zł.	in q	1.000 zł.
Aus Bulgarien				
Tabak	22.427	7.220	41.120	13.421
Gesammt	23.175	7.373	43.238	13.465
Aus der Türkei				
Früchte	3.812	404	3.049	358
Tabak	14.996	4.545	24.009	7.443
Webwaren	53	99	36	76
Gesammt	20.284	5.229	28.214	7.954
Aus Griechenland				
Frisches Obst	143	9	42	1
Getrocknetes Obst	2.275	246	1.812	212
Nüsse, Kastanien	105	9	21	2
Erze	—	—	175.019	523
Gesammt	4.210	726	186.295	279
Aus Palästina				
Früchte	263	15	552	31
Wein	24	4	646	96
Bücher	7	9	8	6
Wäsche	1	1	2	3
Konfektion	—	1	2	10
Gesammt	300	32	1.313	176
Aus Ägypten				
Gemüse	3.768	74	5.116	133
Baumwolle	8.872	3.511	9.256	5.950
Webwaren	2	4	1	2
Gesammt	13494	3.671	43.238	13.465

Die Ausfuhr dagegen aus Polen betrug in den Jahren:

	1924		1925	
	in q.	1.000 zł.	in q.	1.000 zł.
Nach Bulgarien				
Kohle	10.325	22	521	9
Eisenwaren	175	12	134	7
Zink(waren)	299	36	53	5
Webwaren	—	—	207	51
Gesammt	10.922	248	5.738	201
Nach der Türkei				
Alkohol	—	—	428	38
Holzhalbfabr.	—	—	2.456	1
Möbel	7	1	139	27
Baumwollwaren	—	—	248	274
Wollwaren	73	237	35	92
Gesammt	744	344	5.835	684
Nach Griechenland				
Rohe Häute	122	24	—	—
Rohes Holz	250	1	—	—
Zement	—	—	3.000	9
Wirkwaren	108	26	254	65
Gesammt	635	88	3.428	1.581
Nach Palästina				
Mehl	—	—	195	6
Holzhalbfabr.	1.157	8	1.255	12
Möbel	6	1	587	100
Glaswaren	27	5	354	45
Öle	—	—	204	7
Chemikalien	—	—	152	8
Maschinen	457	103	837	194
Bücher	149	142	247	198
Webwaren	40	54	217	307
Wäsche	80	152	102	208
Konfektion	42	157	167	648
Gesammt	2.478	887	5.204	2.233

Es soll durchaus nicht behauptet werden, dass der oben skizzierte Warenverkehr ausschliesslich über die Dobrudschahäfen geht; dem widerspricht schon die Inkongruenz der Ziffern für den Warenverkehr durch Sniatyn und der obigen Tabelle des polnischen Levanteverkehres. Ein grosser Teil des letzteren geht gewiss noch über Saloniki und

vor allem Triest. Es kann aber auch keinem Zweifel unterliegen, dass der ökonomischeste, billigste und rascheste Weg für denselben über die Dobrudschahäfen führt, deren Verkehr hierdurch sich um die Ziffer von 60 (1924), resp. 275 (1925) Tausend Zentnern in der südwärtsgerichteten Bewegung, von 15 (1924), resp. 24 (1925) Tausend Zentnern in der nordwärtsgerichteten Bewegung vermehren könnte. Dabei ist es schon aus den obigen Ziffern klar, dass der ganze Levantehandel Polens erst im Entstehen begriffen ist. Dafür spricht das plötzliche Auftreten von oft bedeutsamen Posten in den einzelnen Jahren, die nicht schrittweise vorbereitet waren, ebenso wie das plötzliche Verschwinden von Posten, die offenbar nicht genügend in der Natur der Sache begründet waren. Es ist nach der ganzen Entwickelung des auswärtigen Handels Polens in den letzten Jahren anzunehmen, dass die heute den Levantehandel charakterisierenden Zahlen bedeutend grösser und im steten Wachsen begriffen sind, wenngleich das betreffende Material noch nicht publiziert ist.

Öffnen sich doch — bei entsprechender Organisierung der wirtschaftlichen Propaganda und der durch sie geweckten Beziehungen weite Perspektiven, die über die Levante noch weit hinausreichen. Es ist nicht zu leugnen, dass für gewisse Waren Polens, die heute dem mittleren und fernen Osten auf dem Wege über Danzig zugeführt werden, der Weg über die Dobrudscha zukömmlicher wäre, sobald er entsprechend technisch ausgebaut und in liberaler Weise zugänglich gemacht wird. In ersterer Hinsicht ist vor Allem auf die Unzulänglichkeit der heutigen Eisenbahnlinie, die die Moldau durchzieht, hinzuweisen. Ihre Leistungsfähigkeit, die mit der Eingeleisigkeit, der weiten Stationsdistanz, dem ungenügenden Wagenpark zusammenhängt, müsste bedeutsam gesteigert werden, die Zugsintensität gehoben werden.

Eine weitere damit zusammenhängende Frage ist die Notwendigkeit, der bedeutsamen Moldaustrasse eine direkte und gute Verbindung nach den Donauhäfen Galaţi, ev. Brăila sowie auch nach dem Schwarzen Meer-Hafen Constanţa zu geben. Es ist zwar eine ganz selbstverständliche Tatsache, dass die rumänische Regierung schon in Altrumänien, und umsomehr in dem so bedeutend erweiterten Grossrumänien ihr ganzes Augenmerk auf eine organische Verknüpfung der vielen Landschaften ihres Reiches durch magistrale, zentripetal Bucureşti zustrebende Eisenbahnlinien zugewendet hat. Wir verstehen, dass sie im Gebiete an der unteren Donau das Projekt der Linie Braşov—Nehoiaş—Buzău, die mit dem geplanten doppelten Schienenstrang dem reichen Siebenbürgen eine direkte Verbindung mit den Donauhäfen und dem Schwarzen Meer geben soll, favorisiert; dass sie weiters vor Allem an eine Verbindung von Traian Val nach Ismail, von Tulcea nach Babadag denkt, um der Norddobrudscha, vor allem aber Bessarabien die Ausfuhr ihrer wertvollen landwirtschaftlichen Produkte zu erleichtern.

Und doch muss an dieser Stelle festgestellt werden, dass dieses Eisenbahnprogramm, das z. B. die gerade für Polen und die Bukowina-Moldau so wichtige Linie Tecuci—Făurei, deren Bau schon vor dem Kriege begonnen war, zurückgestellt hat, dem polnischen Levantehandel durchaus nicht entgegenkommt. Von dem viel besprochenen Projekt einer sogar elektrifizierten Bahnlinie Bucureşti-Ecrene in der südlichen Dobrudscha können wir hier ruhig absehen, da diese Linie fast ausschliesslich strategische sowie touristische, aber keinerlei Exportbedeutung haben wird.

So lange die direkten Verbindungen von der Serethlinie nach Galaţi und über Cernavoda nach Constanţa nicht werden hergestellt sein und von einem Park genügend häufiger und ladungsfähiger Züge bestrichen werden, so lange kann von einer energischeren Ausnützung der Dobrudschahäfen für den polnischen Levanteexport nicht die Rede sein.

Einen wesentlichen Impuls würde diese Handelsstrasse erfahren, wenn der schon mehrfach projektierte Wasserweg Weichsel—Dniestr—Pruth zustande käme. Die ersten Pourparlers in dieser Frage scheinen zwischen rumänischen Fachmännern und polnischen Ökonomisten zur Zeit des polnischen Journalistenbesuches in Rumänien 1924 stattgefunden zu haben. Man hob damals mit Recht hervor, dass Polen in seinem natürlichen Streben nach einem freien Ausgang zum Meer vorläufig durch den deutschen Chauvinismus in Danzig, durch die technischen Schwierigkeiten beim Hafenbau in Gdynia, durch die Unsicherheit jedweder Kalkulation in dieser Hinsicht, soweit es sich um die Bahnung eines Weges durch die S. S. S. R., wesentlich behindert sei. Andererseits werde Rumänien im Falle einer innigeren wirtschaftlichen Verknüpfung mit Polen ganz bedeutend an Widerstandskraft gegen seinen osteuropäischen Nachbar gewinnen und seine Donau- und Dobrudschahäfen einer neuen Blütezeit zuführen, wenn der Warenstrom des polnischen Levantehandels denselben zugeführt werden könnte. Ing. Popovici, der sich mit dieser Frage näher beschäftigt hat, hat im Weiteren darauf hingewiesen, dass ein Weichsel—San—Dniestr—Pruth-Kanal eine Wasserstrasse von 1600—1700 km zwischen dem Baltischen und Schwarzen Meere darstellen würde, die nur ca. 72 km. trockenen Landes zwischen San und Dniestr, ca. 37 km. trockenen Landes vom Dniestr zum Pruth zu überwinden hätte und bei Galaţi in die Donau münden würde.

Es kann keiner Frage unterliegen, dass ein solcher Kanal — einmal geschaffen — in seiner Bedeutung weit über die nachbarlichen Beziehungen Polens und Rumäniens hinausgreifen würde, indem bis zu einem gewissen Grade und für gewisse Warengattungen sich wohl alle baltischen Staaten desselben bedienen würden, um dorthin ihren levantinischen, vielleicht selbst indischen und pazifischen Warenverkehr zu lenken. Denn dieser Weg wird den bisherigen um Westeuropa herum um 6000—8000 km. verkürzen. Für gewisse Transportprobleme käme er sogar als Konkurrent des Main—Donau-Kanals in Betracht, den er um etwa 1600 km. an Länge unterbieten würde.

Im Kriegsfalle wäre ein solcher Kanal für die verbündeten Polen und Rumänen eine gegenseitige Versicherung vor einer Absperrung vom Meer durch eine Blockade des Schwarzen oder Baltischen Meeres. Die vom Kanal berührten Gegenden, die so fruchtbaren, aber verkehrsarmen und vor allem Massengüter wie Getreide produzierenden Landschaften des Pokucie, der Bukowina, Moldau und Bessarabien könnten durch leichtere Exportmöglichkeiten aufblühen. Wenn wir hinzufügen, dass die Baukosten angesichts der niedrigen Wasserscheiden und des flachen Terrains, das der Kanal zumeist durchschneidet, wohl recht gering sind (Ing. Popovici berechnet sie zu 1000 Mill. Goldlei, wovon $^1/_3$ auf Rumänien entfallen würden), so müssen wir gestehen, dass sehr vieles für, nichts gegen den Kanalbau spricht.

Sobald nur diese Erkenntnis sich in der öffentlichen Meinung Polens und Rumäniens durchgerungen haben wird, werden sich gewiss die nötigen Kapitalien finden,

umsomehr als die Rentabilität des Kanals wohl ausser aller Frage steht. Auf polnischem Boden, wo ein Weichsel—Dniestr-Kanal schon seit Langem die öffentliche Meinung und die Fachmänner beschäftigt, wird man dieser zum Pruth gerichteten Variante umso williger entgegenkommen, als die Dniestrlinie als Grenzfluss heute auf grosse politische Schwierigkeiten stossen würde, überdies sich von Natur aus, durch die tiefen Kanyoneinschnitte, durch seine starken Windungen, durch die bedeutende Längenentwickelung und die fatalen Mündungsverhältnisse als Wasserweg nicht gut eignet. Die Pruthlinie dagegen mündet bei Galaţi in die Donaustrasse an einer Stelle, wo dieselbe nicht nur den grössten Seeschiffen Zugang gewährt (der Galaţier Hafen hat eine Uferlänge von 20 km. bei einer Tiefe der Donau von 60 Fuss), sondern überdies schon nicht unbedeutende Hafeneinrichtungen vorfindet, die ohne Weiteres nach Massgabe des Bedarfes erweitert werden könnten.

Wenn nun der polnische, ja selbst der ostbaltische Levanteverkehr mit den entsprechend verbesserten Land- oder Wasserstrassen an die untere Donau und die Küste des Schwarzen Meeres herangebracht werden wird, muss vorgesehen werden, dass er in den Donau- und Schwarzen Meer-Häfen Rumäniens leicht schnell und billig verladen werden kann. Es kann nun nicht geleugnet werden, dass die Natur sowohl in der imposanten Donaustrasse, wie in der Konfiguration des Schwarzen Meeres und seines Ufergestades viele günstige Vorbedingungen geschaffen hat.

Die Bedeutung der Donau als Weltverkehrstrasse ist nicht nur seit Langem genügend gewürdigt, sondern hat schon vor langen Jahren in der Schaffung der Europäischen Donaukommission ihren klassischen Ausdruck gefunden. Diese Kommission, die in Galaţi ihren Sitz hat und in der sich Vertreter Englands, Frankreichs, Italiens, Deutschlands und Rumäniens finden, hat in langen Jahrzehnten sich viele Mühe genommen, durch wissenschaftliche und technische Studien, sowie durch verkehrstechnische Unternehmungen und Administration den Wasserweg der unteren Donau so rationell als möglich zu gestalten.

Der marine Weg setzt mit dem Hafen in Brăila ein, hat im Hafen von Galaţi am Zusammenfluss des Sereth- und Pruth-Weges mit dem Donauweg sein natürliches Zentrum und leitet meerwärts vermittels des entsprechend vertieften und kommerziell überwachten Sulinaarmes. Sowohl der Anfangspunkt wie der Endpunkt dieser Strasse kommt für den polnischen Levanteverkehr, der ja seiner Natur nach ein Transitverkehr ist, wenig in Betracht. Brăila ist vor allem der grosse Umladeplatz Rumäniens vom Fluss- zum Seeverkehr und war vor dem Kriege der wichtigste Getreidehafen Rumäniens. Der s. g. Alte Hafen entlang der Donau mit seinen grossen Getreidespeichern hat eine Kailänge von 4150 m., an denen sich Magazine von 72.426 m². Ladefläche finden, die von 13,3 km. langen Eisenbahnzufahrtslinien bedient werden. Von diesen Magazinen sind 1.575 m². mit 10,5 km. Eisenbahn in den Händen der Regierung, dagegen 70.850 m². mit 2,8 km. Eisenbahn in privaten Händen. Zu seiner technischen Bedienung besitzt dieser Teil des Hafens 32 Getreideelevatoren (Leistungsfähigkeit 80—160 t. (h.), 1 von 40 t., 15 Landungsbrücken. Ausser diesem offenen Donauhafen besitzt Brăila ein Dockbassin, wo Waren unter Aufsicht liegen können ohne Zoll zu zahlen, obwohl Brăila eigentlich kein Freihafen ist. Dieses Dockbassin hat 2.288 m. Uferlänge, davon 1.544 m. im Inneren des Bassins. Es lagern an: staatliche Magazine von 8.050 m². Fläche,

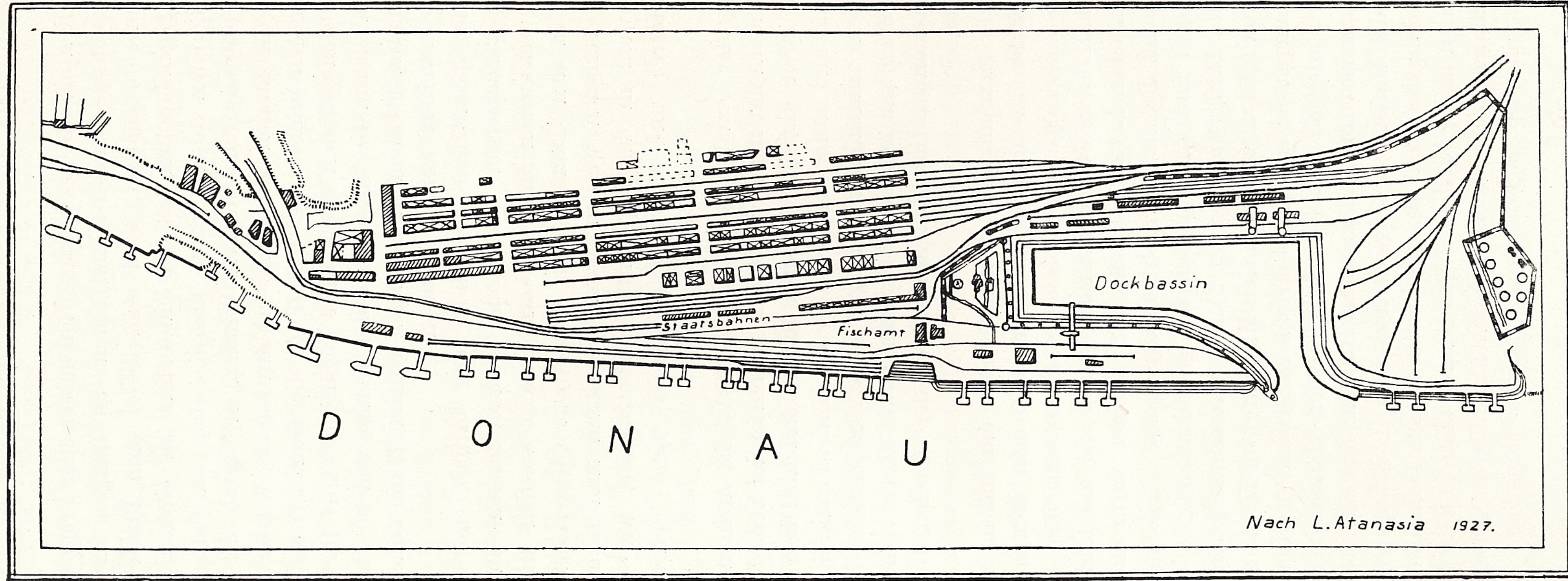
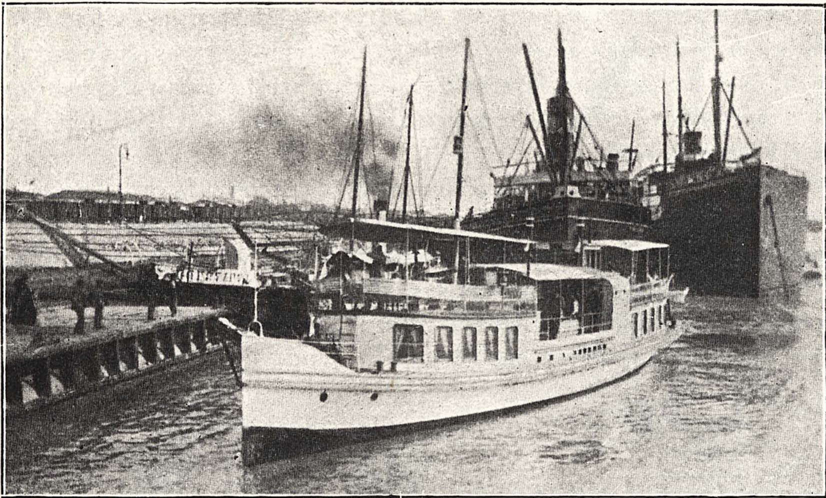


Fig. 157. Skizze des Donauhafens des Brăila aus dem Werke Ing. Demetriad.

Petroleumreservoire von 4.000 m³. Fassung, Getreidemagazine von 3.200 m³. (25.000 t.) Fassung, Plattformen von 46.000 m². für Holz und Kohlen. Zur Bedienung dienen 6 Krahne von 2½ bis 9 t. Tragfähigkeit sowie 9,5 km. Schienenstränge. Das Dockbassin sowie eine Bucht bei Ghecet wird als Winterhafen verwendet.

Die Leistungsfähigkeit des Hafens wird am besten aus der Schiffs- und Warenbewegung vor und nach dem Kriege erhellen. Wir entnehmen dem ausgezeichneten Werke von Demetriad folgende Daten:



«Photogr. M. Klein».

Fig. 158. Am Hafenkai von Brăila.

Jahr	Flussschiffahrt				Seeschiffahrt			
	beladen	ballast	total	1.000 t.	beladen	ballast	total	1.000 t.
SCHIFFSEINLAUF								
	Schiffszahl			Tonnage	Schiffszahl			Tonnage
1911	3.047	3.564	6.611	1.613	301	419	720	268
1913	2.506	3.236	5.742	1.141	247	233	482	246
1920	1.084	1.828	2.912	592	90	309	389	52
1927	2.835	2.932	5.767	882	116	331	447	46
SCHIFFSAUSLAUF								
1911	1.876	4.529	6.405	1.033	666	55	721	1.615
1913	1.415	4.271	5.686	766	429	54	483	1.011
1920	205	2.571	2.776	58	310	74	384	923
1927	1.430	4.247	5.677	197	419	30	449	914

Wie erwähnt, war früher Brăila der wichtigste rumänische Getreideexporthafen, dessen Hälfte etwa hieher ging. Nach dem Kriege hat sich die Lage wesentlich geändert, da wegen erhöhten Getreidekonsum und geringerer Produktion der Export wesentlich zurückgegangen ist (vor dem Krieg 3,3 Mill. t., nach dem Krieg 1,7 Mill. t.). So sind die Hafenanlagen jetzt ungenügend ausgewertet; Brăila sucht dem entgegenzuarbeiten durch Heranziehung fremden Transits und Schaffung eines geplanten Freihafens. Natürlich handelt es sich dabei hauptsächlich um mittel- und westeuropäischen Transit, für unsere Frage kommt Brăila wenig in Frage. Wollte man ihm trotzdem eine Rolle in unserer Levantepolitik zuweisen, so käme es als Entlastungshafen für Galaţi in Betracht unter der Bedingung, dass es 1. eine gute Eisenbahnverbindung mit der Moldaulinie erhält, 2. dass der geplante Freihafen realisiert wird, 3. dass die heute sehr hohen Fuhr- und Arbeitslöhne wesentlich erniedrigt und dadurch die Konkurrenzfähigkeit der Waren erleichtert werde.

Ebensowenig wie Brăila kommen für den polnischen Levantehandel die Häfen unterhalb von Galaţi in Betracht, Reni, Ismail, Tulcea, Chilia und Sulina. Sie spielen als selbstständige Häfen eine ganz untergeordnete Rolle, vermissen auch durchgehender Eisenbahnverbindungen mit einem weiteren Hinterland. Von allem kommt nur Sulina als Durchgangshafen in Betracht. Diesen Hafen passierten 1926 964 Schiffe mit einer Tonnage von 1.662.932 t., wovon entfielen auf

Deutschland	34	Schiffe	mit	79.702 t.
Belgien	17	»	»	33.539 »
Bulgarien	2	»	»	530 »
Dänemark	11	»	»	17,311 »
Ägypten	43	»	»	88.406 »
Frankreich	50	»	»	88.996 »
England	114	»	»	232.520 »
Griechenland	385	»	»	547.759 »
Holland	37	»	»	58.263 »
Ungarn	8	»	»	23.436 »
Italien	134	»	»	265.705 »
Norwegen	11	»	»	26.489 »
Persien	1	»	»	1.049 »
Polen	9	»	»	4.428 »
Rumänien	61	»	»	116.187 »
Schweden	1	»	»	1.690 »
Türkei	15	»	»	7.973 »
Jugoslavien	31	»	»	67.577 »

Der Hauptdonauhafen ist zweifellos Galaţi und für uns als Fusspunkt der Sereth- und Pruthlinie der Hauptstützpunkt für den polnischen Levanteverkehr. Daher wollen wir diesen Hafen etwas eingehender beschreiben.

Galaţi, nach Bucureşti die grösste Stadt des Landes und heute noch zweifellos der grösste Hafen des Landes (der an Kailänge und Fassungsraum der Magazine, sowie technischen Einrichtungen noch Constanţa überflügelt), hat eine äusserst charakteristische geographische Lage. Am linken Ufer der Donau gelegen, bedeckt die Stadt, deren Namen man teils von der sagenhaften Burg Galaţilor eines Volkes der Galii, teils von einer aus byzantinischen Zeiten stammenden Kolonie Kalatii ableitet, einen halb-

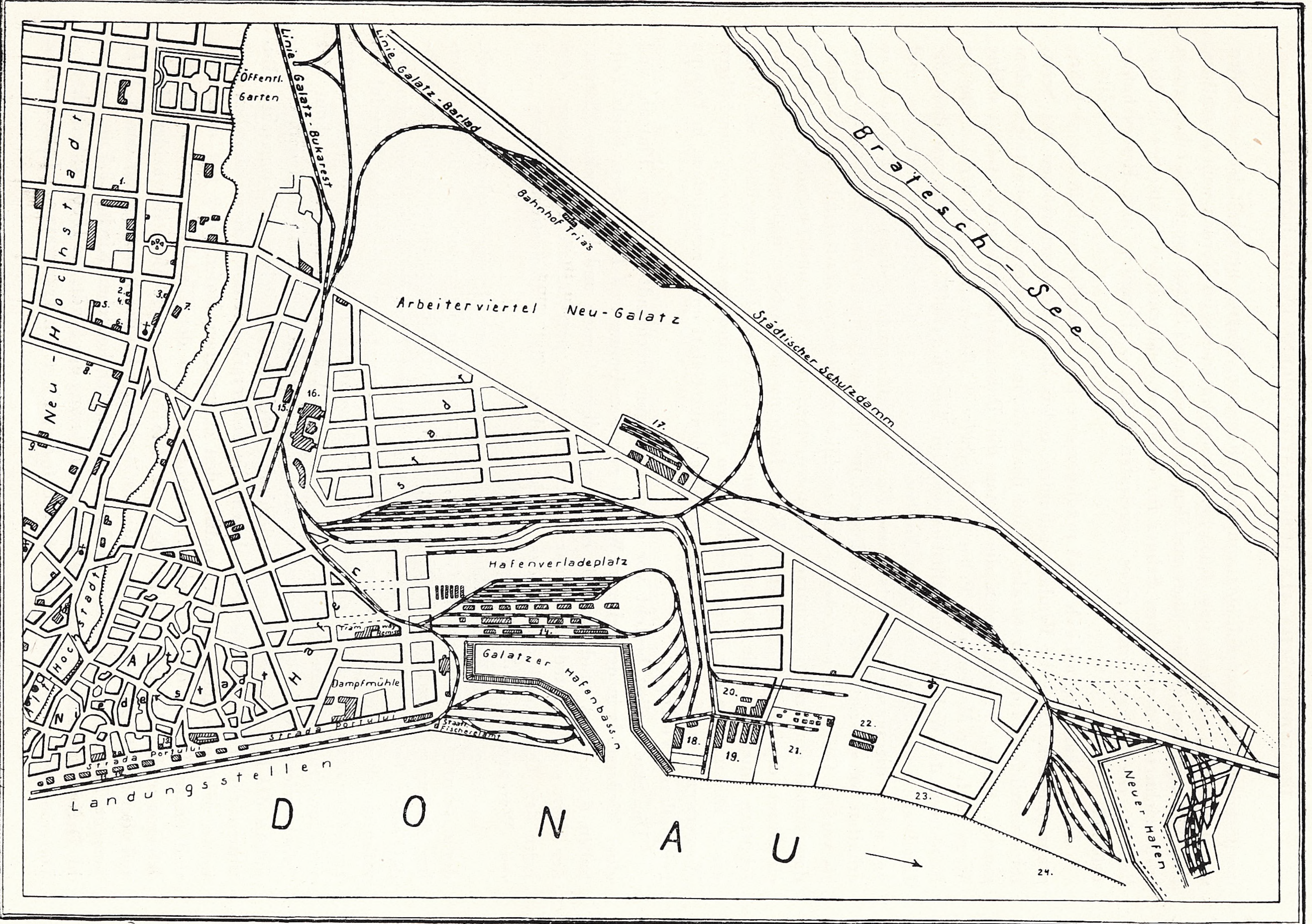


Fig. 159. Der Hafen von Galați.

inselförmigen Plateauzipfel, der von drei Seiten von Wasser umgeben ist, im Süden von der Donau, im Osten vom 4.635 ha. grossen Brateş-See, im Norden vom Pruthfluss. Die Wassermassen, die die Stadt und den Hafen von drei Seiten umgeben, bilden einen ausgezeichneten strategischen Schutz für dieselben, während der Brateş-See die Möglichkeit der Anlage eines gross angelegten Winter-, Rangier- und Reservehafens eröffnet.

Diese lokaltopographisch wohl prädisponierte Lage hat aber auch in der verkehrsgeographischen Lage ihr Pendant gefunden, indem das Zusammenströmen des Serettales westlich und des Pruthtales östlich der Stadt mit dem grossen Donautale an dem grossen Kniee, mittels dessen die Donau die Dobrudscha umspannt, Galaţi offene Wege nach der Moldau und Polen im Nordwesten, Bessarabien und der Ukraine im Nordosten, der Walachei und Mitteleuropa im Westen schafft. Rechnen wir dazu die Landwege nach Siebenbürgen im Nordwesten und der Dobrudscha im Südosten, und vor allem die marine Zufahrtsstrasse für Seeschiffe mittels der unteren Donau, so erhalten wir ein natürliches Verkehrszentrum, das in Europa wenig Analogien besitzt. Es verfügt Galaţi über ein weites und reichlich gegliedertes Hinterland. Dazu kommt, dass Galaţi eine relativ zentrale Lage zwischen russischer und bulgarischer Grenze einnimmt, dass es 140 km. von der Küste landeinwärts gerückt, dadurch vor den Geschützen einer etwa die Donaumündungen blockierenden Flotte geschützt ist. Diese grosse Distanz von der Küste verkürzt den teueren Landweg zu Gunsten des billigen Wasserweges um fast 150 km. und gewährt damit Galaţi einen neuerlichen, in Europa beispiellosen Vorzug.

Die Stadt selbst besteht vor allem aus einer Hochstadt auf dem Plateau und einer Niederstadt in dem ebenen Winkel zwischen Donau und Brateş-See. Beide Teile haben ihren alten Stadtkern mit engen winkeligen Gassen und historischen Plätzen; der Kern der Oberstadt hat mehr merkantilen und patrizierhaften Charakter, dem Kern der Unterstadt drückt das Verkehrsleben, die Transportinstitutionen und der Warentransport den Stempel auf.

An diese beiden Kerne schliessen sich: in der Oberstadt eine moderne Neustadt, deren innerer Gürtel öffentliche Gebäude, Gärten, moderne Wohnviertel, Ämter und Schulen, der äussere aber Friedhöfe, Kasernen und Vorstadtbildungen aufweist bis zu halbdörfischen Bezirken hinaus. Die Niederstadt umfasst hingegen ausser dem schon erwähnten alten Kerne vor allem ein Hafenwohnviertel von der Strada Portului bis zum Personenbahnhof hin, ein frisch parzelliertes regelmässiges, breitstrassiges Viertel von modernen Wohngebäuden und vielfachen Industrieetablissements; dann das Arbeiterviertel Galaţii-Noi zwischen der Haupthafenzufahrtsstrasse und dem Schutzdamm des Brateş-Sees, ein ganz elendes Viertel aus ärmlichen, provisorischen Butiquen und Holzverschlägen, in denen die Schwerarbeiter des Hafens, daneben auch manch Hafengesindel, hausen; endlich den eigentlichen Hafenbezirk mit dem alten und neuen Bassin, den zahlreichen Zufahrtssträngen der Eisenbahn, den Docks und Ateliers und vielen industriellen Anlagen. Die Niveauunterschiede der beiden Hauptteile der Stadt sind recht bedeutend: das Donauufer bei der Hafenagentur der N. F. R. beträgt 7,36 m. über See, der Hochstadt bei der katholischen Kirche 23,5 m., bei der hl. Drei Königs-Kirche 60 m. Die weite Ausdehnung der Stadt, die 1500 ha. bedeckt und Durchmesser von 5—8 km. aufweist, machte die Anlage von Tramways seit Langem nötig.

Die Stadt macht in ihrem Äusseren den Eindruck einer grossen Provinzstadt, merkwürdigerweise ist man sich aber über ihre Bevölkerungszahl nicht recht im klaren. Flammaropol gibt nach dem Populationsbureau 95.000 an, behauptet aber, dass

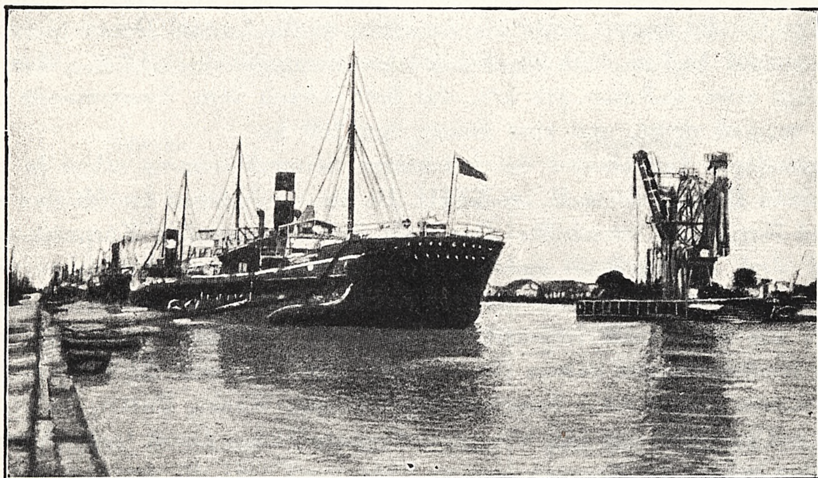


Fig. 160. Am Donaukai in Galați.

flottante, nicht registrierte Bevölkerung diese Ziffer auf 150.000 erhöhe. Jedenfalls scheint in letzter Zeit in Galați viel fremdes Element eingewandert zu sein, so dass



Fig. 161. Das ältere Hafenbassin des Galațier Hafens.

man die rumänische Bevölkerung auf nur $^2/_3$ der Gesamtbevölkerung geschätzt wird. Elemente aus der Bukowina, Transylvanien, Bessarabien, der Ukraine, aber auch Griechen und Armenier, die aus der Türkei vertrieben worden waren, haben hier Wohnung und Beschäftigung gefunden, sind aber noch durch keine Volkszählung erfasst. Daher schwanken alle Schätzungen bedeutsam.

Diese Bevölkerung ist nur zum kleinen Teile mit freien Berufen, amtlichen Tätig keiten, ein kleiner Prozentsatz auch mit Handwerk, Ackerbau etc. beschäftigt, hauptsächlich widmet sie sich dem Handel en gros und detail, dem Transportwesen und der Industrie. Der Handel knüpft natürlich vor allem an die Donau. Deren Niveau hat bei Normalwasserstand 18,3 m. über See, bei Hochwasserstand aber 23,3 m., über See; das Gefälle beträgt etwa 44,3 mm. pro km., das Bett je nach dem Wasserstande eine Tiefe von 15—20 m. uud mehr, und eine Breite von 800 m.

Diese günstigen Verhältnisse des mächtigen Stromes schufen schon in alter Zeit einen blühenden Handel, der z. B. im XVIII. Jh. die Reichtümer der Moldau schon bis Ägypten und Nordafrika verschiffte. Das Holz der naheliegenden Karpaten wurde auf Bistriţa und Siret herabgeflösst und schon damals vielfach zum Schiffsbau verwendet. Wir hören aus älteren Quellen davon, dass Rohölquellen bei Bacău zum Verschmieren der Bretter, aus der Türkei importiertes Teer zum Verdichten derselben verwendet wurde. Aus Konstantinopel kamen die Gialeppi um Vieh, und die Lazii um Getreide zu kaufen, ebenso gingen nach Konstantinopel Honig, Wachs, Butter, Talg; Russland und die Tatarei versahen sich hier mit orientalischen Waren. Unter türkischem Einfluss, besonders aber infolge der Russenkriege zu Ende des XVIII. Jh. verfiel dieser blühende Handel.

Eine neue Blütezeit hebt erst unter und nach der Herrschaft des Grossfürsten der Moldau Mihai Sturza an: im Oktober 1836 wird der Freihafen in Galaţi eingerichtet, die Kaufleute bekommen zahlreiche Privilegien, Magazine werden errichtet, eine Landstrasse nach Iaşi, die Vorläuferin der Eisenbahn gebaut, auf der Karawanen bis in die Bukowina hinaufgezogen. 1834 erscheint im Hafen das erste griechische, 1846 das erste russische Schiff. Die Stadt wächst rasch: von 8000 Einwohnern im J. 1834 auf 10.000 im J. 1836 und 60.000 im J. 1873, dem Zeitpunkt der grössten Blütezeit der Stadt. Über 3500 Schiffe liefen damals ein und führten Getreide, Holz, lebendes Vieh bis Kaukasien und Persien.

Mit dem rumänisch-österreichischen Zollvertrag von 1874, setzt der Verfall ein. Im April 1883 wird der Freihafen gesperrt. Die fremden Handelshäuser verschwinden, die Zahl der Bevölkerung sinkt, das Leben im Hafen wird schwach, der Handel griechischen, jüdischen und bulgarischen Kleinhändlern überlassen. Die grossen Pläne eines Kogălniceanu und anderer scheitern vorläufig, die einstige Handels- und Hafenstadt wandelt sich langsam in ein Industriezentrum um.

Heute, wo von Neuem an den Ausbau des Hafenlebens gedacht wird, kann dasselbe immerhin an eine grosse Tradition und aus älteren Zeiten stammende Hafeneinrichtungen anknüpfen.

Das alte Dockbassin hat am Grunde eine Breite von 120 m., eine Länge von 500 m., hält sich mit seinem Boden minimal 6 m. unter dem niedrigsten Niveau der Donau, so dass aus derselben jederzeit mittlere Seeschiffe durch die 30 m. breite Einfahrt in das Bassin gelangen können. Das neue Bassin, das weiter unterhalb angelegt wurde, hat 14 m. Tiefe unter dem Niveau des niedrigsten Donauspiegels. Der alte Hafen ist von Getreide-Silos (mit 336 Betonbehältern und einer Fassung von 2500 t.), zweistöckigen Warenmagazinen von 20×5 m. Fläche in 5 Abteilungen umgeben, Elevatoren laufen auf Schienen um die Steinkais herum. Im Ganzen hat Galaţi eine Kailänge von 7800 m. (davon 5350 m. im Stein), wozu noch 2450 m. natürliches Hochufer kommen, die nie über-

schwemmt werden. Man denkt daran, den Kai in einer Länge von 10.000 m. gegen Reni hin auszubauen. Die Magazine bedecken in Galați 53 ha., aber die Hälfte davon ist von Hochwasser bedroht. Eine 3 m. hohe Dockmauer schützt vor Einbruch und Schmuggel.

Der Holzhafen bei Pisica hat 140 m. Breite und 220 m. Länge, die Anlage der neuen Magazine und industriellen Anlagen ist auf der Stelle des heutigen Galații-Noi vorge-

1911	Beladen		sur 1 est		Zusammen		Passagiere	Marineur
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage		
EINLAUF (Dampfer in Klammern)								
Rumänisch .	803(3)	74.961	1277(925)	258.814	2180(928)	333.775	84.109	21.284
Fremd . . .	1156(395)	199.928	1169(530)	280.883	2325(925)	480.811	28.004	21.550
Zusammen .	1959(398)	274.889	2446(1455)	539.697	4505(1853)	824.586	112.113	42.834
AUSLAUF								
Rumänisch .	364(1)	83.629	1705(928)	237.081	2066(926)	320.710	87.949	11.778
Fremd . . .	948(465)	260.443	1363(453)	218.300	2311(918)	478.743	26.222	21.181
Zusammen .	1312(466)	344.072	3068(1381)	455.381	4377(1844)	799.453	114.171	32.959
1923 EINLAUF								
Rumänisch .	907(379)	228.411	1821(1395)	495.451	2728(1774)	723.862	368.065	26.341
Fremd . . .	98(14)	34.500	227(97)	63.018	325(111)	97.518	24	726
Zusammen .	1005(393)	262.911	2048(1492)	558.469	3053(1885)	821.380	368.089	27.067
AUSLAUF								
Rumänisch .	1016(687)	290.425	1705(1077)	428.113	2721(1764)	718.538	321.502	26.398
Fremd . . .	129(15)	64.334	205(103)	42.424	334(118)	106.758	67	831
Zusammen .	1145(702)	354.759	1910(1180)	470.537	3055(1882)	825.296	321.569	27.229
1924 EINLAUF								
Rumänisch .	861(389)	193.895	1600(1229)	416.389	2461(1618)	610.284	290.824	22.122
Fremd . . .	117(3)	40.659	246(97)	69.936	363(100)	110.595	—	1.057
Zusammen .	978(392)	234.554	1846(1326)	486.325	2824(1718)	720.879	290.824	23.179
AUSLAUF								
Rumänisch .	894(542)	264.353	1582(1085)	343.561	2449(1600)	607.914	270.614	22.161
Fremd . . .	161(3)	66.497	186(95)	39.316	347(98)	105.813	—	1.015
Zusammen .	1055(545)	330.850	1768(1180)	382.877	2796(1698)	713.727	270.614	23.176
1925 EINLAUF (nur Dampfer)								
Rumänisch .	24	35.325	31	57.400	55	92.725	—	—
Fremd . . .	257	495.754	356	479.489	613	975.243	—	—
Zusammen .	381	531.079	387	536.889	668	1.067.968	—	—
AUSLAUF (nur Dampfer)								
Rumänisch .	31	54.714	22	35.699	53	90.413	—	—
Fremd . . .	496	782.052	103	177.502	599	960.054	—	—
Zusammen .	527	837.266	125	213.201	652	1.050.467	—	—

95*

sehen. Schwimmende Docks zur Reparatur und zum Anstreichen der Schiffe, ein mächtiger «Utilaj»-schwimmender Krahn, Schleppschiffe und Baggermaschinen vervollständigen die Hafeneinrichtung, die uns modernen Anforderungen wenig zu genügen dünkt (in Galați muss heute noch 80% der Verladungstätigkeit manuell durchgeführt werden), wenngleich sie ohne besondere Schwierigkeit weiter ausgebaut werden könnte. Schiffswerften, Maschinenwerkstätten, Marineateliers, Arsenale, Mühlen und viele kleinere Industrien geben jedenfalls schon heute dem Hafen ein immerhin lebhaftes Treiben.

Die Schiffsbewegung in Galați ergibt sich aus beiliegender Tabelle (Seite 547):

Aus der obigen Tabelle ergeben sich viele interessante Schlussfolgerungen, von denen ich nur einige hervorheben will. Die Tonnage im Auslauf und Einlauf schwankte bis 1924 ohne Rücksicht auf den Weltkrieg um etwa 7—800.000, aber in Vorkriegszeit hatten die Rumänen hauptsächlich nur Segler, die Dampfer waren ausländisch, während sich dieses Verhältnis in der Nachkriegszeit vollständig geändert hat. Weiters wird aus der Tabelle vollständig klar, dass die rumänischen Schiffe zum guten Teile Personendampfer sind, wobei der Personenverkehr auf der Donau von etwa 100.000 vor dem Krieg auf 300.000 und mehr nach dem Krieg angeschwollen ist. Diesen Personenverkehr haben nun vollständig die rumänischen Schiffe an sich gerissen, denn die fremden Schiffe, die noch vor dem Kriege etwa 20.000 Personen, also 20% transportierten, haben darauf 1924 schon vollständig verzichtet. Mit dem Wachsen der Zahl der Dampfschiffe sinkt die allgemeine Schiffszahl im Galațier Hafen von 4500 in der Vorkriegszeit auf 3000 in der Nachkriegszeit, ebenso sinkt bei gleichbleibender, resp. sogar im Steigen begriffener Leistung die Zahl der Schiffsbemannung, worin wir eine Intensifikation des Hafenlebens, eine Rationalisierung und Verbilligung der Hafenmanipulationen erblicken können. Das Alles spricht zu Gunsten des Galațier Hafens und des Donautransports.

Wie sehr international das Leben in Galați ist, egibt sich nicht nur aus den Bevölkerungsdaten, von denen oben schon die Rede war, sondern auch aus den Flaggenverhältnissen der Schiffe. Es verkehrten im Galațier Hafen unter fremder Flagge:

	EINLAUF			AUSLAUF		
	1911	1923	1924	1911	1923	1924
Österr.	699	27	52	697	27	51
Bulgar	12	—	—	12	—	—
Griechisch	559	199	165	556	205	160
Ungarisch	299	5	66	295	7	62
Englisch	6	3	—	6	3	—
Französisch	12	45	52	12	48	49
Italienisch	13	8	3	13	7	2
Türkisch	139	—	—	134	—	—
Russisch	586	3	—	586	3	—
Tschechoslov.	—	12	13	—	13	3
Belgisch	—	1	—	—	—	—
Deutsch	—	11	5	—	11	14
Holländisch	—	11	4	—	10	4
Serbisch	—	—	1	—	—	1
Polnisch	—	—	1	—	—	1

Durch die neue Konstellation nach dem Kriege sind aus dem Galaţier Hafen so gut wie verschwunden die russischen, türkischen, österreichischen, selbst englischen Schiffe, die Zahl der ungarischen, italienischen stark gesunken; dagegen sind neu erschienen deutsche, holländische, tschechoslovakische, jugoslavische, selbst polnische Schiffe, die Zahl der französischen ist bedeutend gestiegen. Und auch diese Verhältnisse sind offenbar in Gährung begriffen. So umfasste der Schiffsverkehr 1925 an orientalischen Flaggen:

	Einlauf	Auslauf
Bulgarische . . .	1	1
Griechische	193	185
Persische	8	—
Ägyptische	19	18
Türkische	9	7

Polen sandte in diesem Jahre nach Galaţi 12 Schiffe, Danzig 5.

Nach den Bestimmungshäfen, resp. Herkunftshäfen nahmen im orientalischen Handel teil (1925):

	Es kamen aus	Es gingen nach
Ägyptischen Häfen . . .	33	61
Türkischen » . . .	81	34
Griechischen » . . .	135	171
Palästinischen » . . .	2	1

Bisher existiert noch kein direkter Schiffsverkehr nach Kaukasien und überhaupt dem Gebiete de S. S. S. R.

Galaţi war immer ein grosser Holzexporthafen und hat diese Bedeutung auch nach dem Kriege beibehalten, obwohl sich die Import- und Exportverhältnisse durch den Krieg und seine Begleiterscheinungen, Umbau der wirtschaftlichen Verhältnisse, Entwertung der Valuten, territoriale Änderungen etc. wesentlich geändert haben. Während Galaţi im Jahre 1911 302.375 t. importierte, 763.006 t. exportierte, also zusammen einen Umsatz von 1.065.381 t. hatte, konnte es 1923 nur 124.607 t. im Import, 513.566 t. im Export, zusammen 638.173 t. aufweisen. Doch wurde schon 1924 an Holz allein 600.000 t. exportiert und die Handelsverhältnisse haben sich in den letzten Jahren wesentlich gebessert. Das Holz geht von hier nach Konstantinopel, Smyrna, Griechenland; in der Türkei heissen die Galaţier Holzhändler «Galatiana»; früher ging das Holz noch viel weiter, nach Ägypten, Algier, Spanien, Italien, Frankreich, aber selbst bis Indien einerseits und Südamerika andererseits. Darunter ist auch polnisches Holz. Man schätzte 1924 den polnischen Transit in Galaţi auf 5000 t. Holz, etwa 8000 t. zur Hälfte Einsenwaren und Manufakturen im Transit.

Man kann Galaţi die Vorbedingungen zur Übernahme des polnischen Levantehandels nicht absprechen: es ist hier die Gunst der natürlichen und Verkehrslage, der direkte Übergang von der Eisenbahnfracht zum ozeanischen Schiffe, die Routine, Or-

ganisation und Tradition des Hafenlebens, die nötige ergänzende Industrialisierung in Schiffswerften, Reparaturwerkstätten etc. schon vorhanden. Zweifellos nötig sind

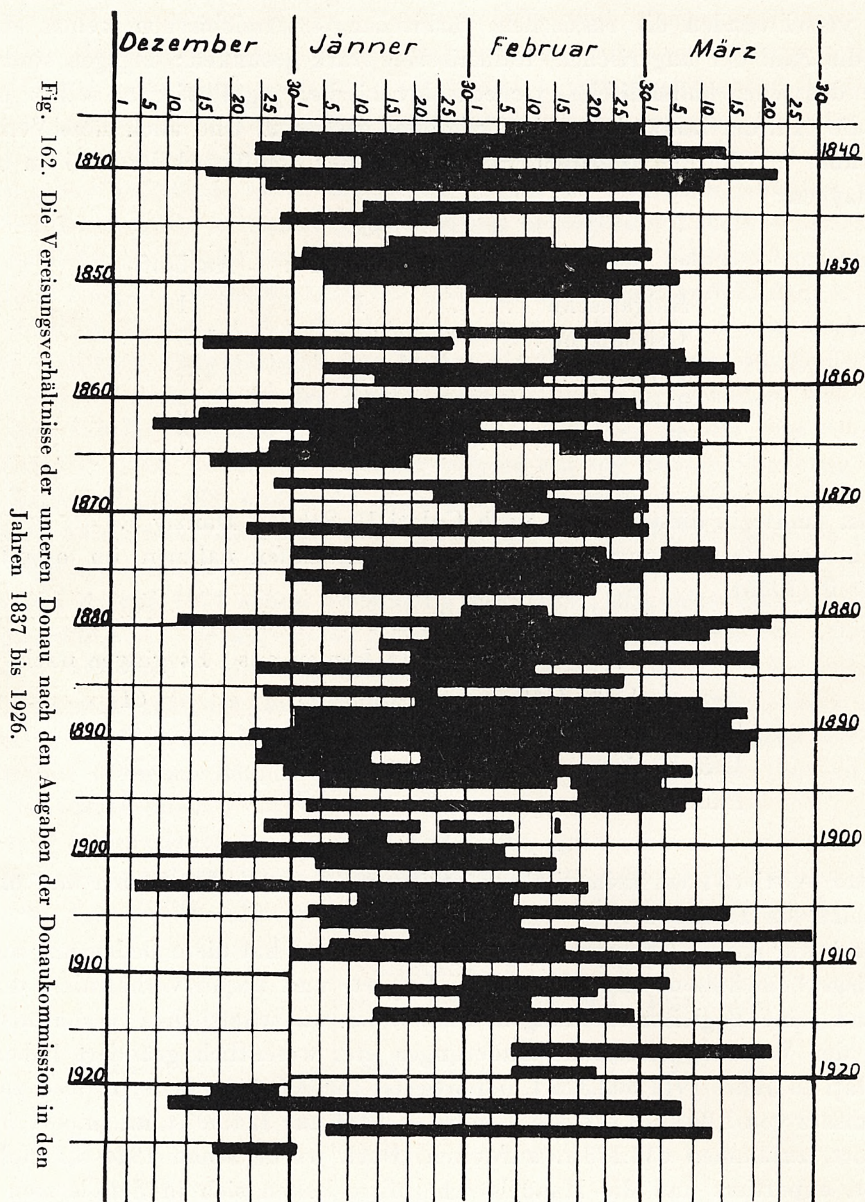


Fig. 162. Die Vereisungsverhältnisse der unteren Donau nach den Angaben der Donaukommission in den Jahren 1837 bis 1926.

die baldigste Ausscheidung einer Freihafenzone, wie sie schon durch 50 Jahre in Galați mit dem besten Erfolg bestanden hat [1]), eine ganz bedeutende Bereicherung des techni-

[1]) Ein Projekt für die Einrichtung eines Freihafens in Galați hat die dortige Handelskammer im September 1924 ausgearbeitet und nach Diskussion am 21. Oktober 1924 an das Parlament geleitet. Sehr energisch hat sich für diese Idee der Vorsitzende der Handelskammer, Ingenieur Popovici, eingesetzt.

schen Apparates an Lagerhäusern und Silos, Verladeplätzen und mechanischen Vorrichtungen zur schnellen und billigen Verladung, endlich eine sorgfältige Regulierung der Hafentaxen und Arbeitslöhne durchzuführen, soll die Abwickelung des Levanteverkehres glatt und konkurrenzfähig vor sich gehen.

Galați hat gegenüber seinen vielen Vorteilen nur einen, allerdings sehr wesentlichen Nachteil, d. i. die Tatsache, dass der Hafen regelmässig vom Eise blockiert wird, wie die ganze untere Donau. Wie das beiliegende, auf die Beobachtungen der Donaukommission gestützte Diagramm nachweist, hat es im Laufe der letzten Hundert Jahre kaum einige wenige Jahre ohne Eisdecke gegeben. Im Allgemeinen hält diese von einem halben bis über drei Monate an und macht in dieser Zeit jedweden Schiffsverkehr unmöglich. Wenn der Transport von Massengütern, die nicht verderben und bei denen es auf Eile nicht ankommt, dadurch vielleicht weniger berührt werden und man diesen Zweig des Levantehandels wird saisonal nach der Eisdecke einstellen können, so ist dies doch ein wesentlicher Mangel, wenn es sich um edleres Stückgut handelt, das eine solche Unterbrechung in der Zustellung nicht verträgt. Für dasselbe muss wenigstens aushilfsweise Constanța herangezogen werden, wenngleich hier fast noch mehr zu tun ist, um es dem polnischen Levanteverkehr zugänglich zu machen als bei Galați.

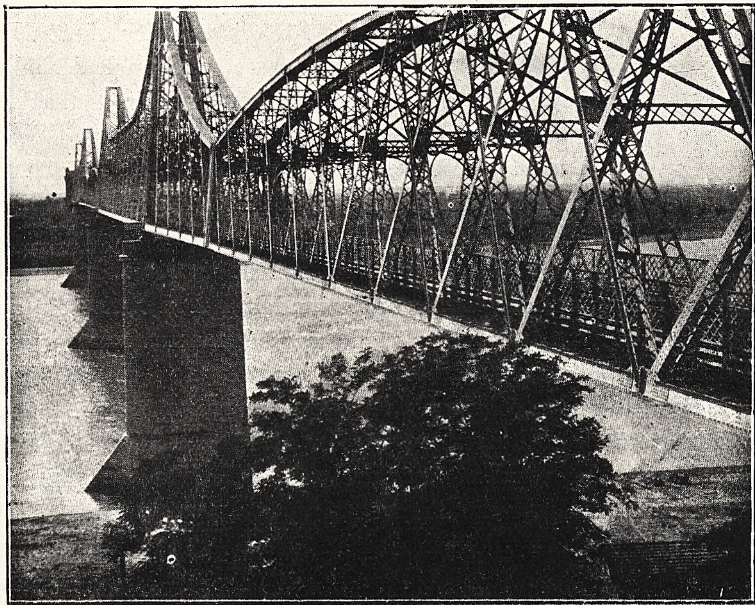


Fig. 163. Die eingeleisige Eisenbahn-Brücke über die Donau «Regele Carol I-Brücke» bei Cernavoda.

Constanța ist eigentlich von den Engländern entdeckt worden. Zu türkischen Zeiten lag an der heutigen Hafenbucht ein ärmliches Dorf. Doch dachten die Engländer schon 1862 daran, durch den Bahnbau Cernavoda—Constanța das rumänische Getreide und die übrigen Donauwaren auf einem einige hundert km. näheren Wege der Küste des Schwarzen Meeres zuzuführen. Diese Bahnlinie, die erst später vermittels der prächtigen Carol I.-Brücke über die Donau bei Cernavoda 1895 an das rumänische Bahnnetz angeschlossen wurde, besteht bis heute, ist aber noch durchaus nicht ihrer Bedeutung nach ausgebaut. Eingeleisig, kann sie angesichts der mit der Passierung der langen und schmalen Eisenbahnbrücke verbundenen technischen Schwierigkeiten Constanța nie den genügenden Wagenpark zustellen. Deshalb ist eine der ersten Vorbedingungen

der natürlichen Entwickelung Constanțas, der Ausbau der Eisenbahn als einziger und deshalb wichtiger Zufahrtslinie zum Constanțer Hafen. Man hat zwar viel von dem Bau eines Kanals Cernavoda– Constanța gesprochen (v. Vincke, I. Stoenescu Dunăre, Hajos), der den Donauschiffen den direkten Zugang zum Schwarzen Meere mit Abschneidung des Kniees von Galați öffnen würde. Für uns kommt diese viel diskutierte Frage nicht in Betracht, da sie nur für die von der oberen Donau kommenden Schiffe bedeutsam ist, nicht für die Moldaustrasse, und auch deshalb, weil für den polnischen Levantehandel nur der Landweg nach Constanța in Betracht kommt, da eine Wasserstrasse ebenso zufrieren würde wie die untere Donau.

Constanța stellt einen der wenigen Punkte an der ganzen Schwarzen Meer-Küste Rumäniens dar, der sich zur Anlage eines grösseren, modernen Hafens eignet. Die von der Dniestr- bis zur Kiliamündung 148 km. lange bessarabische Küste ist höchst ungastlich: einförmig, von Sandbänken belagert, welche einstige Buchten in wertlose, flache, unzugängliche Haffe umgewandelt haben, weist sie auch ein nur sehr flaches sandiges Littoral auf, an der moderne Technik nur mit grossem Aufwand eine moderne Flottenbasis schaffen könnte. Dazu kommt, dass die NE-Strömung des Littorals jede Arbeit an der Küste bald durch von den grossen ukrainischen Flüssen herangebrachtes Sandmaterial verschütten würde. Mit diesem Sande würden die bessarabischen Buchten schnell verbaut werden, umsomehr als der Mangel bedeutenderer Fluterscheinungen am Schwarzen Meer die Freihaltung von Flussmündungen sehr erschwert.

Auch von der Dobrudschaküste sind 211 km. niedrig, sumpfig und sandig, also schwer zugänglich. Nur 62 km. haben Hochufer mit Hafenmöglichkeiten und etwas tieferem Littoral. Und selbst hier haben durch Quellhorizonte im Ufermaterial hervorgerufene Rutschungen sowie küstennahe Meeresströmungen schon manchen Hafen des Altertums versandet. Wenn man erwägt, dass Mangalia und Balcic nur offene Rheden besitzen, dass Balcic überdies durch die Nähe der bulgarischen Grenze militärisch an Wert verliert, Sulina aber einerseits im Winter vom Eis blockiert ist, andererseits militärisch schwer verteidigt werden kann, so bleibt Constanța allein als zivile und militärische Flottenbasis übrig.

Tatsächlich hatten diese kleinen Dobrudschahäfen im Jahre 1927 folgenden höchst bescheidenen Hafenverkehr:

	Rumänische Schiffe		Ausländische Schiffe		Zusammen	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
Mangalia						
Einlauf	5	235	27	1.089	32	1.323
Auslauf . . .	5	235	27	1.089	32	1.323
Balcic						
Einlauf	11	1.983	34	21.577	45	23.560
Auslauf . . .	11	1.983	34	21.577	45	23.560
Cavarna						
Einlauf	45	11.518	12	19.244	57	31.462
Auslauf . . .	45	11.518	12	19.244	57	31.462

Daher kann es uns auch nicht Wunder nehmen, dass Rumänien an den Ausbau des Hafens von Constanța von dem Augenblicke an, wo es sich in der Dobrudscha definitiv festgesetzt hatte, energisch schritt. Die Siedlung zählte zu türkischen Zeiten

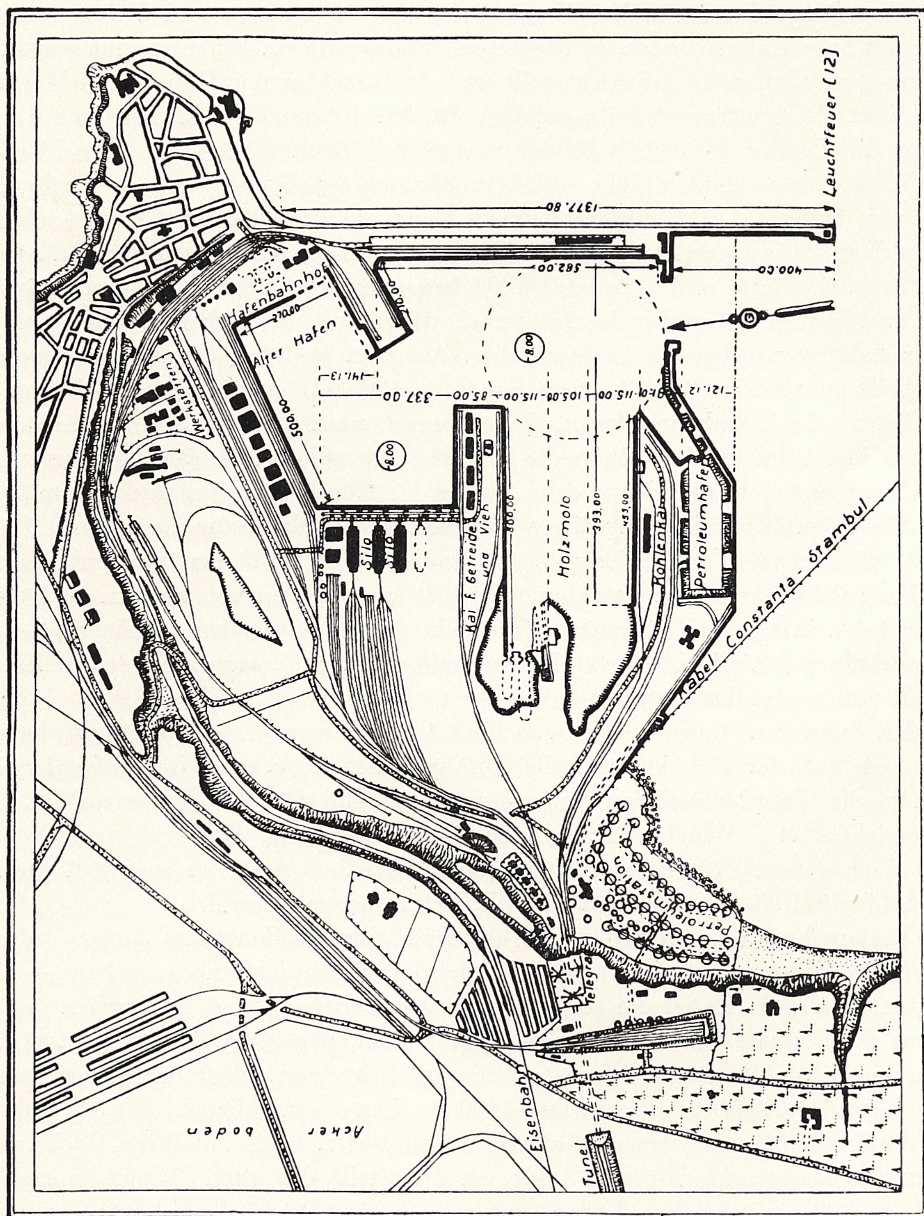


Fig. 164. Der Plan des Hafens von Constanța.

kaum einige tausend Bewohner (1838: 40 Häuser; 1850: 80 Häuser; 1859: 200 Häuser), bekam dann durch die Engländer einen kleinen Hafen. Es entstanden mehrere gemauerte und Holzmagazine, in denen mit Wagen und Eisenbahn herangebrachtes Getreide aufgespeichert und dann von einigen Dutzend Seglern, welche «Küstendsche» anliefen,

nach Konstantinopel gebracht wurde. Ein Holzkai von 200 m. Länge vervollständigte die Hafeneinrichtung.

1878 kam die Dobrudschaküste an die Rumänen und wenige Jahre darauf begann die Arbeit nach einem gross angelegten Konzept. Die Vorstudien stammen aus 1881 von Sir Charles Hartley, dem Ing. Chef der Donaukommission, während die ersten Kostenvoranschläge Franzius, der Direktor des Bremer Hafens, und Voisin Bey, der Direktor der Suez Hafenarbeiten, bearbeiteten. 1888 wurde ein Hafenbauamt gegründet, J. B. Cantacuzino an seine Spitze gestellt und der Direktor des Hafens von Marseille, Guérard, ihm als Berater zur Seite gegeben. In den Jahren 1896—1899 waren die Arbeiten an die Pariser Firma A. Hallier verpachtet, dann 1900—1911 ausschliesslich in staatlicher Regie, endlich 1911—1916 in gemischtem System teils in Pacht, teils in Eigenregie geführt. Die Hauptetappen des Baues waren: 1896 die Grundsteinlegung des Hauptdammes in Gegenwart des Königs Carol I., der sich ungemein für den Ausbau Constanţas interessierte und einsetzte; 1898 begannen die Arbeiten an den Kais, den Werften und dem Petroleumbassin; 1899 nach Übernahme der Arbeiten durch Generalinspektor Saligny wurden die hydraulischen Arbeiten beendet, ebenso die Magazine, Getreidebehälter und die Petroleumstation, seit 1904 setzten die Terrainarbeiten, die Installationen, die Eisenbahnanlagen, Verwaltungsbauten etc. ein. Am 27. September 1909 wurde in Gegenwart des Königs die feierliche Enthüllung der bisher fertiggestellten Arbeiten vorgenommen, wobei aus dem Munde des Königs und Salignys Worte fielen, die von der vollen Wertschätzung dieses imposanten Hafenbaus für die Zukunft Rumäniens und die innigere Verknüpfung der Dobrudscha mit Rumänien zeugten. Die politischen Perspektiven reichten damals noch nicht so weit, um voraussehen zu können, dass Rumänien in seinem Constanţer Hafen ein grosses Werk der mitteleuropäischen, sowie polnisch-rumänischen Verständigung, selbst einer Verknüpfung des Baltikums mit der Levante vorgebaut hat.

In den folgenden Jahren wurden weitere Getreidemagazine angelegt, Wohnungsgebäude errichtet, der Bahnhof und die Zufahrtslinien ausgebaut, die Hafenplattform eingeebnet, die Petroleumstation vergrössert, Gebäude für das Zollamt, Post und Polizei errichtet etc. Manche dieser Arbeiten wurden vom Weltkrieg unterbrochen und erst nach dessen Beendigung fertiggestellt. Für diese Arbeiten waren in der Zeit von 1896 bis 1921 die Summe von 82 Mill. Lei verausgabt worden.

Das Endergebnis dieser Arbeiten, der heutige Hafen von Constanţa, bietet — obwohl noch nicht in seiner ganzen urprünglich projektierten Ausdehnung ausgebaut — einen imposanten Eindruck. Es ist ein prächtiges, gegen Süden offenes, im Norden von der mächtigen Hochterasse der Stadt eingefasstes Bassin, das gegen West das natürliche Hochufer gegen Movila zu, gegen Ost aber zum Schwarzen Meer der ausgezeichnete Hauptmolo und Wellenbrecher von fast 1400 m. Länge einschliesst.

Die keulenförmig gestaltete Halbinsel im Nordosten trägt auf ihrer Hochterrasse den Kern der heute sehr rührigen Stadt, an der Stelle des alten Tomis, mit seinen zahlreichen, z. T. griechischen Läden, mit seinem einst türkischen, heute bescheiden zurücktretenden Viertel und seinem am Meeresgestade in fast mediterraner Umgebung errichteten Casino. Direkt nördlich vom Hafen thront auf der Hochterrasse der Zentralbahnhof, begleitet von den Marinekasernen und -Schulen. An dieselben gegen Nord schliesst sich das rasch wachsende moderne Stadtviretel an, das von der Mangalia- und

Carol-Strasse gekreuzt, in vier übrigens ungleiche Partien zerfällt. Weiterhin nach dem Norden, schon unabhängig vom Hafen, dehnen sich losere, vorstädtische, zum Teil selbst agrarische Viertel aus, darunter selbst ein Tatarenviertel. Alle aber wachsen rasch, denn Constanţa gehört mit seinen heute 70.492 Einwohnern zu den am lebhaftesten anwachsenden Städten Rumäniens.

Zwischen dem Abhang der Stadtterrasse und den Hafenkais dehnt sich eine mächtige Plattform aus, die durch die Ausfüllung eines hier noch vor Kurzem bestandenen Sees entstanden ist. Auf derselben liegen jetzt der Hafenbahnhof mit seinen Rangiergeleisen, die Eisenbahn- und staatl. Schiffswerkstätten am Terrassenfuss, dagegen die amtlichen und Wohngebäude des Hafens, die Magazine und Silos nahe den Kais. Ein weites, wohl eingeebnetes Feld liegt hier noch brach, das einen zukünftigen Ausbau des Hafens für viele Jahrzehnte zulässt und sichert.

Der vom Hafendamm eingeschlossene eigentliche Hafen hat eine Fläche von 60 ha., der Vorhafen von 14 ha. Der Haupthafen hat durchwegs eine Tiefe von 27 Fuss, der Petroleumhafen von 30 Fuss. Die Länge des exploitierten Kais beträgt 4672 m. Die Gesamtfläche der Kaiplattformen zusammen mit den Zufahrtslinien, den Magazinen etc. umfasst 116 ha., die Länge der Hafeneisenbahnstränge an 40 km., der Hartstrassen 6,5 km.

Der Gesamtverkehr im Hafen betrug in den letzten Jahren (siehe Fig. 167) 1,5 Mill. t. und stieg im J. 1927 schon auf 2 Mill. t. Man versichert, dass er nach Ausführung aller projektierten Arbeiten auf 5 Mill. t. wird gesteigert werden können. Heute können an seinen Kais gleichzeitig 26 Schiffe laden, welche Ziffer in Zukunft auf 42 Dampfer wird gehoben werden können. Die gegenwärtige Kraftanlage verfügt über 1600 HP, die Ladearbeiten helfen ein fixer elektr. 40-t.-Krahn und 4 bewegliche 3 t.-Krähne zu bewältigen. Doch müssen noch an 25% der Verladearbeiten manuell bewältigt werden.

Die wichtigsten technischen Einrichtungen des Hafens beziehen sich auf den Getreide- und Petroleumexport. Dem ersteren dienen drei Silos, jeder aus 255 eisenbetonen Behältern bestehend, von einem Fassungsraum von 30.000 t. Getreide mit einem Ladevermögen von 2000 t. täglich. In die Schiffe verlädt der Silo mit einer Geschwindigkeit von 400 t. in der Stunde. Jeder der Silos ist mit allen Vorrichtungen zum Reinigen, Sortieren etc. des Getreides versehen.

Zur Aufspeicherung des Petroleums dienen gegenwärtig 27 Behälter von je 5000 m³. Fassungsraum, 10 weitere gleichgrosse sind im Bau ebenso wie weitere 9 kleinere von 1250 m³. Fassungsraum. Gleichzeitig können 5 Eisenbahnzüge entleert werden, je 500 t. pro Stunde aus den Zügen mit Benzin, raffiniertem Petroleum und Destillaten, und je 150 t. pro Stunde aus zwei Zügen mit Rohöl oder Mazut. Ähnlich können gleichzeitig 4 Schiffe beladen werden mit je 160, resp. 100 t. pro Stunde.

Die sonstigen Hafeneinrichtungen sind noch sehr bescheiden: die nicht feuersicheren Magazine haben eine Fläche von 16.930 m². und in dieser Beziehung, sowie in Hinsicht auf die Verladungstechnik ist noch viel nachzuholen. Endlich ist auf die Stimmen aufmerksam zu machen, die in dem zur Hälfte militärischen Charakter des Hafens einen Hemmschuh für seine wirtschaftliche Entwickelung erblicken.

Der Hafen von Constanţa weist heute schon einen recht regen Schiffsverkehr auf, obwohl zugestanden werden muss, dass derselbe einerseits durch den Weltkrieg und die Sperre des Hafens in den Jahren 1916—1918 sehr gelitten hat, wie auch durch den Ausbau des Hafens und seiner Zugangswege erst in rationeller Weise gehoben werden könnte.

	Beladen		sur 1 est		Zusammen		Passagiere	Marineure
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage		
1911				EINLAUF				
Rumänisch .	154(154)	146.202	11 (9)	9.566	165(163)	155.768	21.512	10.617
Fremd . . .	378(249)	445.970	453(361)	647.443	831(610)	1.093.413	2.244	21.206
Zusammen.	532(403)	592.172	464(370)	657.009	996(773)	1.249.181	23.756	31.823
				AUSLAUF				
Rumänisch .	148(148)	134.833	15 (14)	20.186	163(162)	155.019	22.035	10.680
Fremd . . .	611(474)	888.628	208(131)	187.988	819(605)	1.076.616	1.182	21.030
Zusammen.	759(622)	1.023.461	223(145)	208.174	982(767)	1.231.635	23.217	31.711
1923				EINLAUF				
Rumänisch .	98 (94)	94.111	65 (63)	96.953	163(157)	191.064	5.928	8.023
Fremd . . .	404(364)	757.310	402(357)	608.003	806(721)	1.365.313	1884	26.841
Zusammen.	502(458)	851.421	467(420)	704.956	969(878)	1.556.377	7.812	34.864
				AUSLAUF				
Rumänisch .	120(116)	153.196	45 (42)	42.015	165(158)	115.211	6.387	7.803
Fremd . . .	465(416)	786.478	339(310)	587,521	804(726)	1.373.999	3.964	26.841
Zusammen.	585(532)	939.674	384(352)	629.536	969(884)	1.489.210	10.341	34.644
1927				EINLAUF				
Rumänisch .	—	—	—	—	199	223.681	—	—
Fremd . . .	—	—	—	—	950	2.110.352	—	—
Zusammen.	—	—	—	—	1149	2.334.233	—	—
				AUSLAUF				
Rumänisch .	—	—	—	—	121	224.393	—	—
Fremd . . .	—	—	—	—	1039	2.110.666	—	—
Zusammen.	—	—	—	—	1160	2.333.059	—	—

Wie man aus obiger Tabelle ersehen kann, hatte Constanța vor und gleich nach dem Kriege etwa einen jährlichen Schiffsverkehr von je 1000 Schiffen im Auslauf und Einlauf, eine Ziffer die im letzten Jahre auf 1150 gestiegen ist und wohl weiterhin steigen wird, wenn man in Betracht zieht, dass Rumäniens neuen Lebensbedürfnisse noch lange Zeit steigen werden und sich der Transitverkehr nach Art des polnischen Levanteverkehres erst seine Wege zu bahnen beginnt. Während es sich bei Galați noch zum guten Teil um Segelschiffe gehandelt hatte, herrscht im Hafen von Constanța der Dampfer durchwegs vor. Dabei haben die fremden Flaggen sowohl was Zahl, wie Tonnage anbelangt ein 5—8-faches Übergewicht der rumänischen Flagge gegenüber, was Constanța einen schon bedeutend mehr ausgesprochenen mondialen und internationalen Charakter verleiht.

1923 unterhielten 43 Schiffahrtsgesellschaften den Verkehr mit Constanța, wovon 11 unter englischer, 7 unter griechischer, 6 unter italienischer, 4 unter französischer,

je 2 unter rumänischer, belgischer, norwegischer, amerikanischer und holländischer, je 1 unter deutscher, dänischer und schwedischer Flagge liefen. Die wichtigsten davon sind folgende: Romania, Servizio Maritimo Romano, Troiano, Fraissinet, Società Italiana di Servizi Maritimi, Lloyd Triestino, Johnstone Line, Lloyd Royal Néerlandais, Halcyon Line, Deutsche Levantelinie, Deutsche Orientlinie, Byron Steam Ship Co. Ltd., American Black Sea Line, Fabre Line. Auch hier haben natürlich durch den Weltkrieg bedeutende Verschiebungen stattgefunden und sie sind noch nicht zu Ende. Es liefen ein und aus (Tonnage in 1000 in Klammer) unter Flagge:

	1911		1923		1927	
	Einlauf	Auslauf	Einlauf	Auslauf	Einlauf	Auslauf
Rumänisch	165	163	163	165	199	223,6
Italienisch	75	74	229	229	288	670
Englisch	227	221	155	154	235	585
Griechisch . . .	53	53	70	68	79	132
Französisch . . .	12	12	79	81	60	182
Deutsch	18	17	41	39	58	122
Holländisch	6	6	73	72	44	104
Amerikanisch . . .	—	—	14	16	40	100
Spanisch	1	1	8	8	39	55
Türkisch	215	213	28	25	16	2
Norvegisch	—	—	4	5	16	49
Ägyptisch	—	—	9	9	16	31
Portugiesisch . . .	—	—	—	—	15	7
Persisch	—	—	—	—	15	10
Jugoslavisch . . .	—	—	6	7	11	25
Schwedisch	—	—	22	23	6	11
Dänisch.	—	—	—	—	3	8
Belgisch	16	16	25	26	2	6
Peruanisch	—	—	—	—	2	2
Bulgarisch	8	6	17	17	2	0,1
Polnisch.	—	—	—	—	2	1
Ungarisch	52	51	9	8	1	0,1
Österreichisch . .	124	125	—	—	—	—
Russisch	17	17	9	9	—	—

Wir können auf Grund obiger Tabelle auf dieselben Beobachtungen hinweisen, denen wir schon bei Galaţi Ausdruck gegeben haben, nur dass in der heutigen Schiffahrt sich hier England und Italien neben Rumänien an die Spitze stellen, während Griechenland, Frankreich, Deutschland, Holland und Amerika eine zweite Gruppe von 100—150.000 t. bilden. Von all diesen Schiffen im I. 1923

	kamen aus Häfen	gingen nach Häfen
Bulgariens	25	19
der Türkei	180	155
Griechenlands	*117*	*123*
Ägyptens	43	38
Russlands	10	41

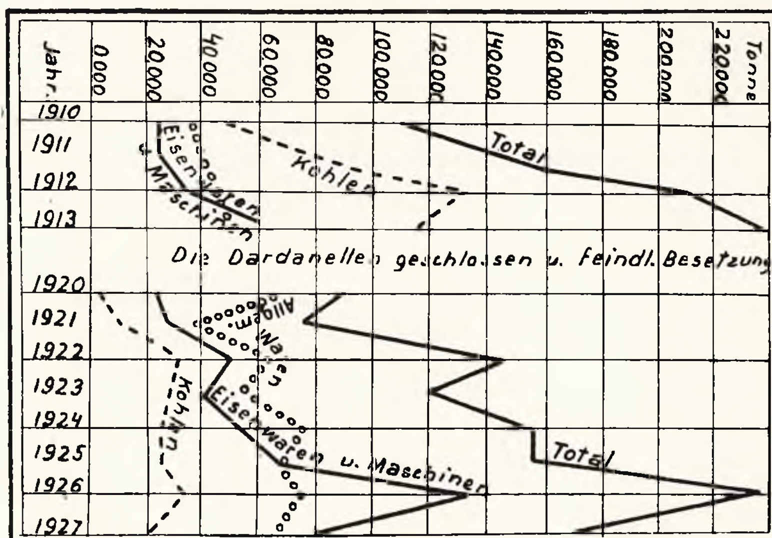


Fig. 165. Der Import im Hafen von Constanța in den Jahren 1911—1927.

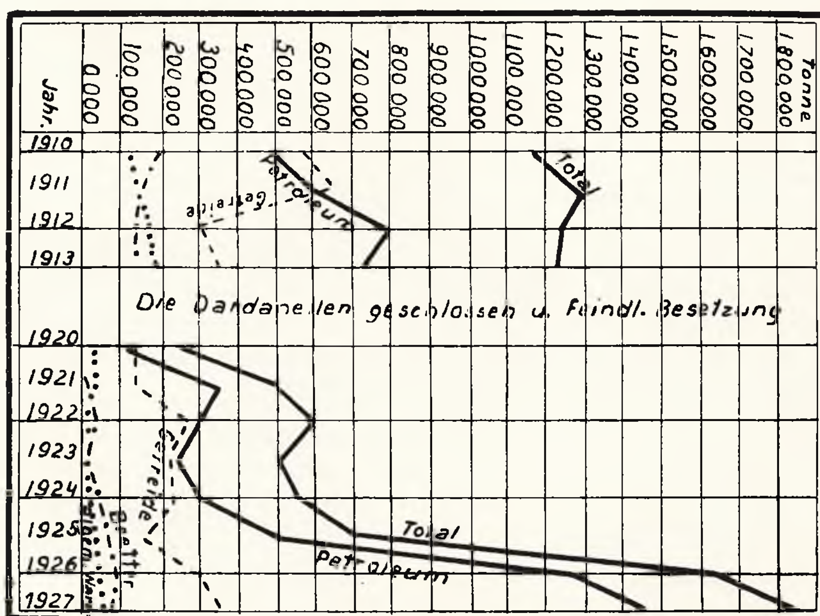


Fig 166. Der Export im Hafen von Constanța in den Jahren 1911—1927.

und dies verrät uns die momentane Kraft des Levantehandels in Constanţa (etwa 40% der ausfahrenden und einlaufenden Schiffe).

Wenn wir nun noch ein Wort dem Charakter des Warenverkehres in Constanţa widmen wollen, so ist hervorzuheben, dass dies vor allem ein fast reiner Exporthafen ist. Während der Import in den Jahren 1911—1927 (siehe Fig. 165) zwischen 100.000 und 200.000 t. jährlich schwankt, beträgt der Export das 10 bis 12-fache. Es hat dies seine Ursache in der Tatsache, dass Rumäniens Ausfuhrsprodukte durchwegs schwer sind (Getreide, Holz, Bergbauprodukte), und dass das Land bisher noch zu wenig aufnahmsfähig ist für die teuren Industrieprodukte des Auslandes.

Unter den exportierten Waren herrscht in Constanţa das Petroleum vor, so dass es ein Petroleumhafen ist, durch den 80% des ganzen rumänischen Petroleumexports ins Ausland geht. Wesentlich trägt dazu die «pipe-line», welche die wichtigsten rumänischen Petroleumgebiete mit Constanţa verbindet und so die Transportkosten wesentlich herabsetzt. Wie Fig. 166 ergibt, wurden in den Jahren 1910—1925 etwa 500.000—800.000 t. exportiert, während in den letzten Jahren die Menge ausgeführten Petroleums schon auf über 1.400.000 t. gestiegen ist.

An zweiter Stelle kommt Getreide mit 100.000—300.000 t., wobei aber in Nachkriegszeit der Export wesentlich gegenüber der Vorkriegszeit (300.000—600.000) zurückbleibt. Dann kommen im Export Bretter, etwas Eisenwaren und Maschinen, sowie Kohlen im Import. Dabei lässt sich in den letzten drei Jahren eine wesentliche Entwickelung fast in allen Posten feststellen, wie dies sich aus folgender Zusammenstellung ergibt:

IMPORT in t.	1925	1926	1927	% des Imports
Eisenwaren	55.892	115.071	60.556	38,0
Maschinen	7.668	14.840	21.587	13,8
Steinkohlen	26.192	31.904	19.658	11,7
Manufakturen	6.523	11.139	8.728	5,2
Kolonialwaren	18.593	16.648	13.333	7,9
Nahrungsmittel	3.121	3.238	3.299	1,4
Öl	507	843	286	0,2
Früchte	7.256	9.478	11.688	7,0
Eisen	1.381	5.128	8.030	4,8
Arznei, Droguerien	11.814	12.151	2.782	1,7
Verschiedenes	17.327	14.647	19.264	11,5
Zusammen	156.274	235.087	169.211	100,0
EXPORT in t.				
Petroleum	492.209	1.247.419	1.441.234	75,5
Getreide	156.213	296.201	349.426	18,8
Holz	37.952	67.931	47.688	2,6
Mehl	—	—	1.173	0,1
Zucker	—	—	11.208	0,6
Früchte	715	3.674	862	0,05
Gross- u. Kleinvieh	6.675	1.954	884	0,05
Nahrungsmittel	517	401	1.173	0,06
Manufakturen	116	34	325	0,02
Verschiedenes	12.795	13.871	7.969	0,3
Zusammen	707.192	1.631.485	1.861.942	100,0
Allgem. Warenumsatz	863.466	1.866.572	2.031.153	

Damit hätten wir die wichtigsten Charakterzüge der Dobrudschahäfen, so wie sie sich heute darstellen, kennen gelernt und damit die geographischen, technischen und kommerziellen Tatsachen erwogen, an die eine weitere Entwickelung dieser Häfen unter dem Einfluss des polnischen Levantehandels anknüpfen kann. Wir haben uns überzeugt, dass manche der heute schon vorhandenen Eigenheiten dieser Häfen sowie ihrer Zufahrtslinien ohneweiteres exploitiert werden können. Manch anderes muss erst adaptiert, selbst ganz neu geschaffen werden. Wie für jeden Transit, ist die Schaffung von Freihäfen in den uns interessierenden Punkten eine wesentliche Vorbedingung, ebenso wie die Schaffung direkter und fassungsfähiger, sowie mit grosser Präzision verkehrender Zufahrtsmittel.

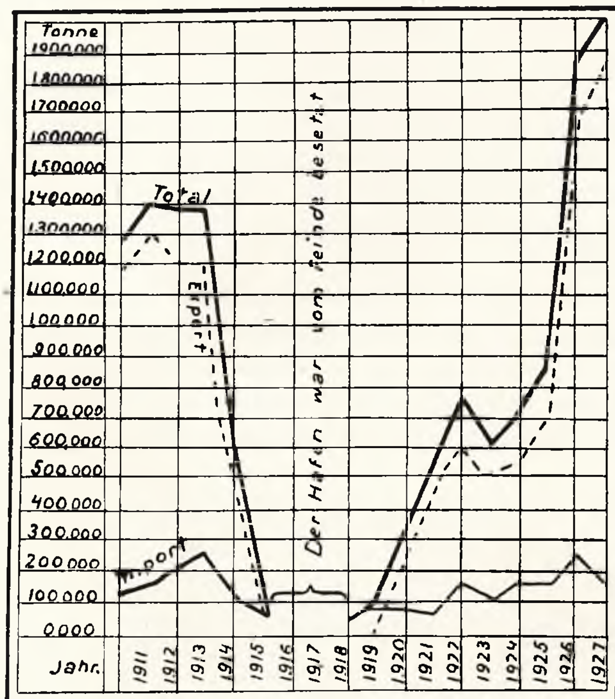


Fig. 167. Der Gesamtverkehr im Hafen von Constanța in den Jahren 1911 bis 1927.

In dieser Hinsicht rückt die Intensifizierung des Verkehres auf der Moldaulinie, die direkte Verknüpfung derselben mit Galați und Cernavoda, die Erbauung eines Weichsel—Pruth—Donau - Kanals auf den ersten Plan. In welchem Grade sich die hiefür notwendige Aufwendung von Mitteln für Investitionen schon in nächster Zukunft rentieren würde, ist vorläufig nicht abzusehen, da der polnische Levantehandel erst in seinen Anfängen ist und die baltischen Staaten erst nach Erbauung des moldauischen Kanals an eine Umstellung ihres Levantehandels schreiten werden können. Vieles spricht aber dafür, dass die etwa auf eine glänzende Entwickelung dieses Zweiges europäischen Handels sich stützenden Hoffnungen eher unterschätzt als überschätzt werden können. Wir wollen in dieser Hinsicht nur auf zwei, heute noch in einer nebelhaften Ferne befindliche Umstände hinweisen, die in ihren Konsequenzen noch nicht recht zu übersehen sind. Das ist vor allem die schon diskutierte und projektierte, wenn auch noch nicht begonnene Verwandlung Konstantinopels in einen Freihafen, das andere aber die Öffnung der ukrainischen und kaukasischen Häfen für den allgemeinen Verkehr.

Die Rolle Konstantinopels im Handel der Levante ist hinlänglich bekannt. Trotz des Mangels eines Freihafens, trotz höchst unzulänglicher technischer Behelfe, was soweit geht, dass fast die Hälfte der in Konstantinopel anlegenden Schiffe frei im Bosporus die Waren umladen muss, und dass die am schmalen Kai von Galata anlegenden Schiffe fast keine Hafenkrähne zur Verfügung haben, trotz der gewaltigen Umwälzungen im Wirtschaftsleben des Orients, die die Folge des Weltkrieges und der Neueinstellung

der türkischen Politik sind, ist Konstantinopel ein Handelszentrum ersten Ranges für den ganzen Orient geblieben, von wo aus sich wirtschaftliche Fäden bis in die entlegendsten und unzugänglichsten Winkel der Levante spinnen.

Wir können uns lebhaft vorstellen, wie diese Rolle sich noch vertiefen wird, wenn endlich die Modernisierung des Konstantinopler Hafens durchgeführt sein wird. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass ein Grossteil der Funktionen, die heute Saloniki und Piräus sowie Smyrna ausüben, da die technischen und administrativen Verhältnisse Konstantinopels nicht zufrieden stellen können, bei einer Besserung derselben wieder an Konstantinopel zurückfallen werden. Sollte in Bälde einer der beiden jetzt ventilierten Projekte der Anlage eines Freihafens in Top Hané nahe bei Galata oder in Jeni Kapu-Akseraj westlich des Goldenen Horn (wovon der letztere den modernen Ansprüchen eher genügen würde) verwirklicht werden, so öffnet sich damit den Dobrudschahäfen als Zufuhrshäfen dieses grossen Handelszentrums und seines grossen Absatzgebietes eine neue Perspektive.



Fi. 168. Constanţa, gesehen von NW.-Die Stadtterasse mit der Niederfahrt der Hafenbahn, der Hafen mit den Molos und die aufgefüllte, noch nicht ausgebaute Hafenebene.

Wie sehr speziell der polnische Levantehandel schon heute an dieser Frage interessiert ist, beweist nicht nur die Tatsache, dass der gesamte Waren-und Personen verkehr von Polen nach Konstantinopel durchwegs über Constanţa und Galaţi geht, sondern auch die Tatsache, dass in den Jahren gleich nach dem Kriege trotz des Verlustes aller Vorkriegsverbindungen mit der Levante, trotz aller Transportschwierigkeiten und Kursschwankungen eine Dampfschiffahrtslinie (des Ing. Dunin-Slepszcze) unter polnischer Flagge eine Zeitlang in den türkischen Gewässern segelte und das schon 1924 eine polnische Industrieausstellung in Konstantinopel organisiert werden konnte. Ich glaube nicht fehl zu gehen, wenn ich — etwas abweichend von der Auffassung Constantin Tonegaru's — annehme, dass Constanţa und die Dobrudschahäfen nicht im gegenseitigen Sich-ersetzen, sondern in inniger kommerzieller Mitarbeit mit Konstantinopel einer grossen Zukunft entgegengeht.

Ähnlich, wie die Erschliessung der levantinischen Märkte vermittels Konstantinopels, dürfte auch die zukünftige Öffnung der südrussischen Häfen für die rumänische und überhaupt europäische Schiffahrt einen mächtigen Impuls dem nach Rumänien

gerichteten polnischen Levantehandel und den Dobrudschahäfen überhaupt geben. Handelt es sich doch um ungeheuer weite Absatzgebiete, die überdies eine Menge kostbarer Waren für den Rückfracht der Schiffe bereit hätten, welche — aus den Dobruschahäfen kommend — Osteuropa und dem Grenzgebiet Europas und Asiens westeuropäische Fabrikate bringen würden. Allerdings ist gegenwärtig der Zeitpunkt der Öffnung dieser südrussischen Häfen noch nicht abzusehen. Aber wenn bis dorthin sich der polnische Levantehandel gekräftigt haben wird, und sich den Weg zu den Dobrudschahäfen nicht nur gebahnt haben, sondern an sie sich auch schon gewöhnt haben wird, dann werden diese Häfen für lange Zeit die Ausfallspforte auch für den Handel Polens nach Südrussland und Kaukasien bilden, damit zum Gedeihen beider verbündeter Staaten und Völker beitragen.